DISCORSI PARLAMENTARI

DI

AGOSTINO DEPRETIS.

DISCORSI PARLAMENTARI

DI

AGOSTINO DEPRETIS

RACCOLTI E PUBBLICATI

PER DELIBERAZIONE

DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

VOLUME PRIMO

ROMA
TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
(*Stabilimenti del Fibreno*)

1888.

A Sua Eccellenza

GIUSEPPE BIANCHERI

Presidente della Camera dei Deputati

Onorevole signor Presidente,

Nella tornata del 18 novembre 1887 la Camera dei Deputati approvava unanime la proposta dell'onorevole nostro collega Mocenni: che ad onorare la memoria di Agostino Depretis, e a mettere in chiara luce presso gli avvenire l'opera sua di deputato e di uomo di governo, si ristampassero, ordinatamente raccolti, i discorsi parlamentari di lui. Noi crediamo, che gli intenti, i quali la Camera si propose, sieno raggiunti con la pubblicazione presente.

ristampa di questi discorsi, e poichè noi lo accettammo per obbedienza ai voleri della Eccellenza Vostra, e in omaggio di gratitudine verso l'integro e venerato patriota, permetta, che sotto gli auspici di Lei, onorevole signor Presidente, noi diamo principio a questa pubblicazione.

Non v'è nome, che meriti di essere scritto, in fronte al primo volume di questi discorsi, più di quello di Giuseppe Biancheri, vigile custode dei diritti della Camera elettiva, per oltre trent'anni compagno in Parlamento ed amico di Agostino Depretis.

Roma, 10 dicembre 1888.

GIOVANNI ZUCCONI
GIUSTINO FORTUNATO.

PARLAMENTO SUBALPINO

PRIMA LEGISLATURA - SESSIONE UNICA 1848

Elezione e giuramento

L'avvocato Agostino Depretis fu eletto deputato nel Collegio di Broni il 26 giugno 1848. — La sua elezione, riferita dall'onorevole Buniva, a nome dell'Ufficio VI, fu convalidata dalla Camera nella seduta del 1° luglio 1848.

L'onorevole Depretis prestò giuramento nella tornata del 3 luglio 1848.

II LEGISLATURA - SESSIONE 1849

Convalidamento della elezione

Nella tornata 4 febbraio 1849 fu convalidata la elezione dell'onorevole Depretis a deputato del collegio di Broni (Relatore Guillot pel VII Ufficio).

Elezione a Vice-presidente della Camera

Nella seduta del 9 febbraio 1849 l'onorevole Depretis fu eletto Vice-presidente della Camera dei Deputati.

III LEGISLATURA - SESSIONE 1849

Convalidamento della elezione

Nella seduta del 1° agosto 1849 fu convalidata la elezione dell'onorevole Depretis a deputato del collegio di Broni (Relatore Chiarle pel III Ufficio).

rerebbe quando venisse adottato un diverso principio; il quale condurrebbe all'assurdo e ad irregolarità che non avrebbero limiti.

Ciò nondimeno la maggioranza del IV Ufficio non ritenne queste considerazioni abbastanza valide per infirmare l'elezione, ed io, benchè abbia appartenuto alla minoranza, in qualità di relatore, a nome del IV Ufficio debbo proporre alla Camera la convalidazione dell'elezione di San Remo.

Tale elezione fu convalidata dalla Camera nella stessa seduta.

Elezione a Vice-presidente della Camera dei Deputati

Nella seduta del 13 agosto 1849 l'onorevole Depretis fu eletto Vice-presidente della Camera.

IV LEGISLATURA - SESSIONE 1849-50

Convalidamento della elezione

Nella seduta del 22 dicembre 1849 fu convalidata la elezione dell'onorevole Depretis nel collegio di Broni (Relatore Demaria Carlo per l'Ufficio IV).

IV LEGISLATURA - SESSIONE 1850-52

Quanto a ciò che il ministro di finanze diceva di voler esaminar la cosa, osservo che la cosa fu già un'altra volta esaminata dalla Camera, un'altra volta deve averla esaminata il Ministero.

Una simile promessa quando è riuscita vana una volta non ci può molto assicurar la seconda. Del resto anche oggi parmi che la cosa siasi lungamente discussa e mi sembra che non può esservi dubbio sulla necessità di una legge in proposito.

Se il ministro non può sospendere la procedura, come suggeriva l'onorevole Farina, se non può guarentire che i ricorrenti non saranno altrimenti molestati, non rimane alla Camera che d'insistere vivamente perchè si presenti quella legge transitoria di cui si è parlato e che del resto non è nè complicata, nè contestabile.

Fu poi approvato un ordine del giorno col quale si invitava il Ministero a provvedere sollecitamente a quanto formava oggetto di tale petizione.

Riforma della tariffa doganale

Il disegno di legge per la riforma della tariffa doganale fu presentato alla Camera dei Deputati il 14 aprile 1851 dai ministri delle finanze e dell'agricoltura e commercio onorevoli Nigra e Cavour. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Cattaneo, Farina Paolo, Elena, Bosso, Ricci Giuseppe, Sella e Avigdor. Quest'ultimo presentò la relazione (in lingua francese) alla Camera il 21 maggio 1851.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 30 maggio 1851.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PINELLI.

Sulla categoria 4:

Io scorgo in questa categoria una variazione della tariffa antecedente riguardo alla tassa d'entrata sul butirro.

Potrebbe anche darsi che questo fosse un errore di stampa essendo occorso, durante la discussione, di vederne più d'uno. Secondo la tariffa precedente, il dazio era di una lira; ora è portato a lire quattro.

Una voce. È a centesimi 40.

Depretis. Se così fosse, non avrei nulla a dire, ma se si vuol portare a lire 4, io proporrei la conservazione del dazio portato dalla tariffa precedente.

estrema frontiera, si toglierebbe, a mio avviso, ogni dubbiezza, qualora si dicesse, a cagion d'esempio, che vi sarà esenzione dai diritti di entrata e di uscita per quegli articoli, quando siano destinati a consumarsi « nei comuni dell'estrema frontiera, ovvero negli abitati che toccano la estrema frontiera. »

Con siffatte dizioni si precluderebbe l'adito ad ogni questione.

La proposta dell'onorevole Depretis di sostituire: *nei comuni posti alla estrema frontiera,* alle parole: *nelle località poste all'estrema frontiera* è dalla Camera approvata. — Questo disegno di legge fu dalla Camera dei Deputati approvato a scrutinio segreto nella seduta del 17 giugno 1851 — Voti favorevoli 91, voti contrari 19. — E fu poi approvato dal Senato del Regno l'11 luglio 1851.

(Legge 14 luglio 1851, n. 1225).

ramente in che stato stia la nostra legislazione in fatto di visite domiciliari, in materia di gabelle dopo la promulgazione dello Statuto.

Intesa la cosa in questo senso, egli è certo che la Camera non fa che il suo dovere invitando il ministro a mantenere i commessi delle regie gabelle che dipendono dalla sua amministrazione nei limiti prescritti dallo Statuto; essa non fa che invitare il Ministero ad invigilare la osservanza dello Statuto in un ramo di amministrazione che da lui dipende; dunque vede il Ministero che non si tratta di fare una legge, ma si tratta di richiamare la pubblica amministrazione all'osservanza pura e semplice dello Statuto. E ciò è pienamente nelle attribuzioni della Camera.

vincere, voglio dargli un potente alleato, e così voglio mettermi in condizione di non poterlo vincere più mai.

Del rimanente poi, rispetto ai vantaggi che le Banche possono aver resi allo Stato, io mi riferisco a quanto dissi circa la Banca d'Inghilterra.

La Banca inglese ha sostenuto il suo Governo nella lunga guerra; ma lo Stato, o signori, ha fatto inauditi, enormi debiti. E chi paga quei debiti? L'operaio inglese, il quale, quando beve un bicchiere di birra ne paga cinque. Ecco il risultato del sistema, e questi benefizii resi dalla Banca al Governo io non desidero di ottenerli.

Questa discussione fu troncata nella stessa seduta per difetto del numero legale, che non si potè raggiungere nemmeno nella tornata successiva. — Tale disegno di legge non ebbe seguito in questa Sessione.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 3 gennaio 1852.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PINELLI.

Ripresa la discussione sugli ordini del giorno, dopo un discorso dell'onorevole Pescatore, e spiegazioni dell'onorevole ministro della guerra, l'onorevole Depretis replica:

Voglio soltanto dire due parole, onde riporre la questione sotto il punto di vista nel quale erasi collocata ieri. Ieri non si è trattata, ne volevasi trattare la questione dal lato tecnico; si sono lasciate in disparte le considerazioni politiche, e si è insistito sulla questione d'ingerenza o, dirò, di competenza parlamentare. Rammenti la Camera come la controversia sia nata. Essa nacque in vedendo che nella undicesima categoria, che riguarda la fanteria, eransi calcolati gli stipendi per venti maggiori di più che non fossero calcolati nei bilanci precedenti. Rammenti la Camera che il ministro dimostrò chiaramente come intendesse che questo bilancio in genere e questo speciale ordinamento della fanteria fossero ritenuti per normali. Da questo lato si chiedeva che non si pregiudicasse maggiormente la questione, e che si discutesse prima.

In appoggio di questa domanda si era detto che questo bilancio non era stato presentato che tardissimo, che la relazione era stata fatta in fretta; la Sotto-commissione del bilancio della guerra essa medesima ci aveva confessato che non si era tampoco radunata.

In sostanza si reclamava il diritto della discussione, ed io dico che non si può contendere a chi viene in questa

Io quindi appoggio l'ordine del giorno proposto dal deputato Pescatore.

L'ordine del giorno proposto dall'onorevole Pescatore e che comprendeva nella prima parte l'altro proposto dall'onorevole Avigdor era in questi termini:

" La Camera, non intendendo col votare la categoria 11 di pregiudicare la questione sopra l'organizzazione futura della fanteria, anzi invitando il ministro della guerra a presentare nel principio della Sessione del 1853 la legge sull'organizzazione dell'esercito, a cui si riferisce la prima parte dell'articolo 2 della legge 7 luglio scorso, passa all'ordine del giorno. "

Ma posto ai voti l'ordine del giorno puro e semplice proposto dall'onorevole Lanza viene dalla Camera approvato.

Il bilancio della guerra risultante nella cifra di lire 30,910,048. 59 fu approvato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 5 gennaio 1852.

Bilancio generale attivo pel 1852

Esaminato dalla Commissione generale del Bilancio (Vedi pag. 79), ne fu relatore l'onorevole Farina Paolo, il quale presentò la relazione alla Camera il 22 dicembre 1851.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 15 gennaio 1852.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PINELLI.

Alla categoria 27, *Strade ferrate*, lire 2,391,000:

Ho CHIESTO di parlare non per fare una proposta, nè per entrare nella discussione di questo bilancio e tanto meno di questa categoria, ma per fare un'osservazione.

Io credo che quanto è stato osservato dal ministro delle finanze riguardo alla prima categoria relativa alle *dogane*, che cioè la cifra esposta dalla Commissione è minore di quella che ragionevolmente possiamo aspettarci, questa stessa osservazione potrebbe farsi sull'ammontare calcolato in preventivo di molte altre categorie, quali furono proposte dal Ministero e conservate dalla Commissione; ma una tale disamina non potrebbe avere in oggi un vero risultato pratico, ed io mi limiterò quindi a constatare la cosa, e a citarne ad esempio quanto si può osservare sopra questa categoria.

Il prodotto delle strade ferrate per l'anno 1850, si è verificato in 1,666,000 lire, salvo errore...

Cavour, *ministro delle finanze, della marineria e d'agricoltura e commercio.* Sì, sì.

Depretis... il prodotto del 1851 si è realizzato in 2,341,000 e rotti, così che la differenza fra il prodotto del 1850 e quello del 1851 è di circa 600,000 lire.

Dopo le risposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici Paleocapa e del relatore onorevole Farina Paolo, e in seguito ad osservazioni dell'onorevole Pescatore, il quale esprimeva l'avviso che si dovesse trattare la questione della valutazione preventiva del bilancio attivo del 1852 allorquando fosse trascorso il trimestre:

Ho CHIESTO la parola unicamente per dire che le osservazioni da me testè fatte non avevano altro scopo che di manifestare il pensiero ch'io pure aveva in animo, e che venne or ora spiegato dall'onorevole Pescatore.

Io mi era creduto in debito di fare qualche osservazione tendente a dimostrare che l'attivo dei nostri bilanci aveva un margine maggiore di quello che apparisce dal progetto che ci vien presentato, e ciò affine di non lasciare che in qualche modo fosse pregiudicata la questione. Se il solo ministro avesse fatto osservazioni sull'ammontare delle categorie, se non vi fosse stata in tutta la discussione che l'osservazione ministeriale sul maggior ricavo della prima categoria, si sarebbe potuto forse presumere che da tutti i lati della Camera si ammettessero come probabili e ben calcolate le previsioni di questo bilancio, il che avrebbe potuto, se non pregiudicare, almeno non lasciare integra la questione pel giorno in cui potrebb'essere utilmente trattata.

Ripeto adunque, che questo e non altro è lo scopo delle mie osservazioni, e credo coll'onorevole Pescatore che la questione potrà discutersi acconciamente quando si tratterà di provvedere al debito delle nostre finanze col mezzo di nuove imposte.

Quindi io dichiaro che sono perfettamente d'accordo in questa parte coll'onorevole Pescatore, e che non ho inteso di sollevare altra questione.

Bilancio attivo e passivo dell'azienda del Monte di riscatto in Sardegna pel 1852

Esaminato dalla Commissione generale del bilancio (Vedi pag. 79) ne fu relatore l'onorevole Mameli, il quale presentò la relazione alla Camera il 3 gennaio 1852.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 16 gennaio 1852.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PINELLI.

Intorno alla proposta dell'onorevole Asproni di stanziare nella categoria *Casuali* la somma di lire 10 mila per la costruzione della Cattedrale di Nuoro:

Io sarò breve. Non voglio discutere se il bilancio che abbiamo dinnanzi debba o non debba considerarsi come una parte del bilancio dello Stato. Quantunque nella mia opinione io non ne dubiti, non voglio entrare in questa questione; osserverò solamente che al principio del 1853, e pel bilancio di quell'anno, questo parziale bilancio del *Monte di riscatto,* almeno pel suo passivo, sicuramente si vorrà ritenere bilancio dello Stato. Imperocchè col primo gennaio 1853 saranno abolite le decime, e con esse cesserà di sussistere l'attivo di questo bilancio, mentre invece il passivo, e specialmente la prima categoria, nella quale è inscritta una spesa destinata al servizio del debito pubblico, vorrà certamente credersi sussistente ed a carico dello Stato.

Provvedimenti provvisorii di pubblica sicurezza contro gli oziosi ed i vagabondi ed i furti di campagna

Questo disegno di legge, presentato il 17 dicembre 1851 alla Camera dei Deputati dal ministro dell'interno Galvagno in 85 articoli, fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Gianone, Depretis, Mantelli, Jacquier, Bellono, Daziani e Sineo relatore. — Questi presentò la relazione alla Camera il 24 gennaio 1852 e con essa la Commissione proponeva di sospendere ogni deliberazione su tali *provvedimenti provvisorii*, e di discutere invece alcuni articoli dell'altro progetto di legge presentato dall'onorevole ministro Galvagno il 23 dicembre 1850, sull'*Ordinamento dell' amministrazione della pubblica sicurezza*, intorno al quale aveva riferito pure l'onorevole Sineo fin dal 15 maggio 1851. — Tale risoluzione della Commissione nella seduta del 26 gennaio 1852 fu dalla Camera respinta e quindi fu intrapresa la discussione generale sul disegno di legge per i *Provvedimenti provvisorii*.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 27 gennaio 1852.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PINELLI.

All'articolo 1°, paragrafo 2 così concepito: « Egli (il giudice di mandamento) procederà, occorrendo, ad informazioni sommarie, dopo le quali dovrà pronunciare inappellabilmente l'assolutoria dell'imputato, o fargli passare sottomissione di darsi a stabile lavoro, facendo di tutto constare con appositi verbali senza spesa »:

Ho chiesto la parola per fare un'osservazione sulla natura speciale del reato e sulle conseguenze di questa prima disposizione della legge, la quale, al dire del ministro, non avrebbe altro effetto che di obbligare l'individuo riconosciuto dedito all'ozio a passare una sottomissione.

della colpa che gli viene imputata che molte volte non potrà facilmente e prontamente distruggere. Io dico dunque che l'effetto unico di questo alinea sarà di rendere molto più grave la condizione dell'imputato e non altro e quindi appoggio nuovamente la proposta Miglietti.

La proposta dell'onorevole Miglietti per la soppressione di questo alinea non è dalla Camera approvata e viene adottato l'alinea nella forma proposta dal Ministero.

Sull'articolo 2 così concepito:

" Nel caso di contravvenzione alla passata sottomissione, l'ozioso sarà arrestato e presentato al giudice di mandamento, il quale, accertata legalmente la recidività, lo farà tradurre avanti il tribunale di prima cognizione per l'applicazione delle pene comminate dall'articolo 452 del Codice penale. "

Mi pare che sarebbe conveniente che questo articolo fosse rinviato alla Commissione.

Io apprezzo il pensiero manifestato dal suo relatore, che cioè non si tratta presso il giudice di mandamento che della sola istruttoria, e che il giudizio s'intende che dev'essere demandato al tribunale di prima cognizione; ma mi pare che questo pensiero non apparisca dalla attuale redazione dell'articolo, e nemmeno dalle parole dette dal signor ministro, e sarebbe bene che apparisse.

Sull'articolo 3° che stabilisce le penalità per gli oziosi nei casi di recidiva:

Io credo che per guarire le piaghe sociali della oziosità e del vagabondaggio siano necessari altri provvedimenti che non sono le disposizioni repressive e le penalità.

Per tòrre dalle radici questi mali, bisogna toglierne le cause, e a ciò non valgono che le riforme economiche e

che di diminuire le pene senza riferirsi espressamente al Codice penale, ma in fatto votarono quel limite appunto che risulta dalle disposizioni del Codice stesso.

Io ripeto quindi che la Camera può essere tranquilla, e che con questi provvedimenti il Governo ha in mano mezzi di repressione più che sufficienti.

La Camera poi delibera di sopprimere gli articoli 3 e 4.

All'articolo 5° che stabilisce la sorveglianza della polizia sugli oziosi e sui vagabondi per un tempo non minore di un anno:

Io credo che la Commissione non abbia avuto intenzione di aggiungere la sorveglianza della polizia alla pena di un primo reato, ma solamente nel caso di recidiva.

Io prego la Camera di bene osservare la gravezza della pena che consiste nella sorveglianza della polizia. Oltre l'incomodo gravissimo, di cui parlò l'onorevole Bertolini, c'è anche nelle disposizioni della legge che la sorveglianza della polizia può commutarsi in dati casi, non difficili ad accadere, nella pena del carcere per tutto il tempo pel quale la sorveglianza dura; e non si dimentichi che le pene dalla Camera precedentemente stabilite con quest'aggiunta verrebbero aggravate immensamente.

Or dunque credo anch'io, come ha osservato l'onorevole Bertolini, che, applicando la sorveglianza fuori del caso di recidiva, si verrebbero a rendere le sanzioni penali di questa legge molto più gravi di quello che la Camera stessa voleva che fossero, quando votava la soppressione dell'articolo 3 proposto dalla Commissione.

Questa disposizione è stata considerata oggetto di un provvedimento legislativo dallo stesso Ministero, che precisamente ha posto nel suo progetto che dovesse essere concesso il valore di questi oggetti all'Opera pia del luogo, od alle Opere pie del luogo più vicino. Or dunque dovendosi procedere per legge, credo che si può senza inconveniente cogliere questa occasione per dare un impulso agli Asili infantili che sono destinati a portare assai buoni frutti alla generazione nascente. Io credo che l'impulso che partirà dal Parlamento, e poi nel fatto l'applicazione di questi valori, servirà d'incoraggiamento ai comuni ove gli Asili infantili esistono, e di stimolo ad istituirne dei nuovi.

La proposta dell'onorevole Bellono è dalla Camera approvata.

La Commissione propone poi che il provento degli oggetti sequestrati sia rimesso agli Asili infantili del Comune. — L'onorevole Botta invece propone che questo provento sia rimesso di preferenza alle Congregazioni di carità locali.

Io vorrei fare osservare all'onorevole Botta che egli è vero che in diritto queste Congregazioni esistono in tutto lo Stato, ma che in fatto dove non vi sono sostanze da amministrare queste Congregazioni non esistono. Non so poi, ripeto, non so vedere quale difficoltà vi possa essere nell'ammettere la proposta della Commissione, che racchiude un buon pensiero e farà forse feconda in breve tempo una buonissima istituzione, mentre non si presenta ad attuarla il minimo inconveniente.

Dopo prova e controprova la Camera adotta la disposizione che le multe vadano a beneficio degli Asili infantili dei luoghi in cui furono commessi i reati, ed, a proposta dell'onorevole Lanza, che in mancanza di Asili infantili sieno devoluti quei valori alla Congregazione di carità o ad opere di beneficenza del luogo.

taggi morali che deriveranno dalla proposta dell'onorevole Benso. La società ha un grande interesse nell'invitare i cittadini a ravvedersi, a ricondursi sul diritto sentiero. E a questo ravvedimento giova potentemente la proposta.

Questa sola considerazione, a mio avviso, raccomanda talmente l'emendamento dell'onorevole Benso che non si può stare dubbiosi nell'accettarlo. Io voto adunque per l'emendamento dell'onorevole Benso il quale reca un temperamento savissimo a quella parte appunto della legge che ne ha più bisogno, come quella che più si diparte dalle massime rigorose della giustizia.

La proposta dell'onorevole Benso Giacomo è dalla Camera approvata.

Seduta del 2 febbraio 1852.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PINELLI.

Sugli articoli 34 e 35 *Disposizioni generali* la Commissione proponeva il seguente ordine del giorno:

" La Camera, considerando che alla materia contemplata negli articoli 34 e 35 del progetto ministeriale provvedono sufficientemente gli articoli 165, 166 e 177 della legge comunale del 7 ottobre 1848, che è tuttora in vigore, ed il capo 4 del libro 3 del Codice penale, passa alla votazione della legge: "

Io certamente non verrò a risollevare la questione, ed a prolungare la discussione. Se vi è un punto sul quale credo che tutti saranno d'accordo, egli è che conviene finire il dibattimento su questa legge. Io chiesi la parola solo per rispondere ad alcune espressioni dell'onorevole deputato Bellono.

Nel seno della Commissione, io non ho dato il mio voto all'ordine del giorno proposto dalla Commissione. Io mi tenni in disparte non volendo pregiudicare la questione, quando

si sollevasse, nè impedire una risoluzione che lasciasse intatta la questione.

Io quindi dichiaro alla Camera che conservo su questa questione, tanto nei rapporti del diritto filosofico, che in quelli del diritto positivo, la stessa opinione della quale ho avuto l'onore di fare qualche cenno alla Camera nell'ultima tornata. Io intendo riservarmi, quando verrà in discussione la legge comunale, o quella di sicurezza, di sostenere quella stessa tesi, che non può lasciarsi insoluta, e deve lasciarsi non pregiudicata.

L'ordine del giorno proposto dalla Commissione è dalla Camera approvato.

Sulla proposta dell'onorevole Bellono, circa l'abrogazione delle leggi anteriori:

Io non vedo ragione per la quale siasi elevata difficoltà relativamente alla prima proposta dell'onorevole Brofferio, e vogliasi invece sostituire la proposta dell'onorevole Sineo, o dell'onorevole Bellono. Più specialmente in materia penale una legge contraria all'altra, io non so come possa concepirsi. È una locuzione che mi pare veramente impropria. Una legge sulla stessa materia potrà sancire pene maggiori o minori, potrà essere più o meno estesa quanto ai fatti classificati come reati, potrà essere diversa, ma per verità non so capire come possa essere contraria.

La proposta che faceva l'onorevole Brofferio è analoga alle disposizioni che sono portate in tutti i Codici penali, è quella che si riscontra nel nostro Codice penale, e corrisponde quasi esattamente all'articolo 484 del Codice penale francese dove è detto:

« Dans toutes les matières *qui n'ont pas été réglées par le présent Code* et qui sont réglées par des lois et des régle-

ments particuliers les Cours et tribunaux continueront de les observer. »

Dire che in tutte le materie non regolate dal Codice stanno in vigore le leggi e i regolamenti particolari, è lo stesso che dire che in tutte le materie regolate dal Codice le leggi e i regolamenti precedenti sono abrogati.

È infatti incontestata nella giurisprudenza francese la massima che in tutte le materie, sulle quali statuisce il Codice penale, tutte le altre disposizioni penali s'intendano abrogate, giurisprudenza questa che la Cassazione ha adottato costantemente in fatto dei reati contemplati nell'ultimo libro del Codice penale francese ch'è appunto il Codice di polizia.

Gli onorevoli membri che hanno proposto quelle diverse redazioni non avranno difficoltà di ammetterne un'altra che, secondo me, nella sua espressione è molto più logica, e toglie tutti i dubbi e tutte le difficoltà.

In tutte le materie che sono state regolate dalla legge presente le leggi ed i regolamenti anteriori sono abrogati.

È invece approvata la proposta dell'onorevole Bellono in questi termini: « S'intenderanno abrogate le disposizioni delle leggi e dei regolamenti anteriori contrarie a quelle contenute nella presente legge. »

Indi votato il disegno di legge a scrutinio segreto è dalla Camera approvato. — Voti favorevoli 114, voti contrari 13. — Fu poi approvato dal Senato del Regno il 24 febbraio 1852.

(Legge 26 febbraio 1852, n. 1339).

Modificazioni alla legge sulla stampa del 26 marzo 1848

Questo disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati il 17 dicembre 1851 dal ministro di grazia e giustizia, De Foresta, fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Castelli, Moffa di Lisio, Panza, Pinelli P. D., Sineo, Daziani e Miglietti, relatore, il quale presentò la relazione alla Camera il 24 gennaio 1852.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 9 febbraio 1852.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE AVV. BENSO.

Era stato approvato il 1° capoverso dell'articolo unico così modificato:

" Per esercitare l'azione penale pei reati previsti dall'articolo 25 dell'editto 26 marzo 1848 non meno che per qualunque procedimento relativo basterà al Pubblico Ministero di dichiarare l'esistenza della richiesta menzionata nel secondo alinea dell'articolo 56 di detto editto, senza essere tenuto ad esibirla. "

Viene in discussione il 2° capoverso formulato dal Ministero nei seguenti termini:

" È abrogato in quanto a cotali reati il disposto dell'articolo 54 del medesimo editto, e sarà agli stessi applicabile il prescritto dell'articolo 55. "

L'onorevole Depretis così prende a parlare:

SIGNORI, io aveva chiesta la parola per prendere parte alla discussione generale della legge, perchè le considerazioni ch'io intendeva di presentare alla Camera, quantunque

fossero più specialmente relative a questo paragrafo, tuttavia trovavano luogo molto più conveniente nella discussione generale. Se non che veniva il mio turno di parola nella seduta di sabato; e quella tornata, voi sapete, o signori, che fu consunta in una discussione di connubi e di divorzi più o meno espliciti e decisi, ai quali io era totalmente estraneo. La seduta fu esaurita, la Camera decise di chiudere la discussione generale e a me mancava l'occasione di parlare.

Per verità non credo di avermene molto a lamentare, imperocchè l'arena della discussione era già stata largamente percorsa in tutti i punti, e le cose che si potevano dire da me erano certamente poche, e fors'anche poco importanti. Erano poche, perchè valentissimi erano stati gli oratori che avevano preso parte alla discussione, nè io presumeva tanto di me stesso da sperare ch'io avrei potuto portare molti nuovi argomenti sulla questione, e d'altra parte io doveva temere che i miei argomenti non avrebbero forse cattivato l'attenzione della Camera se i valenti oratori che m'avevano preceduto li avevano lasciati in disparte.

Tuttavolta, o signori, io vi esporrò alcune considerazioni, tutt'affatto speciali a questo paragrafo della legge. Io intendo contenermi nei termini della discussione che ad esso può riferirsi; pure, siccome ho potuto vedere anche nella discussione ch'ebbe luogo in questa tornata, che la Camera intende di usare tolleranza nel misurare il campo, quando per avventura mi accadesse che sviassi in qualche punto della questione speciale, io spero che la Camera vorrà essermi indulgente.

Io penso, o signori, che in questa seconda parte della legge si possa senza temerità sollevare una questione che credo meriti l'attenzione della Camera, e che per certo deve stimarsi importante.

Questa questione io la pongo nettamente nei seguenti termini. È egli in facoltà del potere legislativo di sancire un

Tuttavia, siccome io posso presumere qual sia la disposizione della Camera, non voglio entrare in una discussione di forma o di regolamento. Il paragrafo del progetto ministeriale, così com'è, è semplice: con la soppressione del paragrafo si ottiene lo stesso scopo ch'io mi proponevo con la questione pregiudiziale, perciò dichiaro ch'egli è solamente in questo senso e per questo motivo ch'io voterò la soppressione dell'articolo a vece della mia proposta.

Il secondo capoverso fu approvato per votazione nominale. — Risposero *sì* 100, risposero *no* 44.

Il disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati in questa stessa seduta — voti favorevoli 98 e 42 contrari, — e dal Senato del Regno il 24 dello stesso mese.

(Legge 26 febbraio 1852, n. 1337).

LEGISLATURA IV — III SESSIONE 1852-53.

I comuni possono ricorrere e introdurre i loro gravami in via del contenzioso amministrativo. Ed anche in questo caso, domando se non sia meglio difeso l'interesse dei comuni se ricorreranno al tribunale amministrativo reclamando contro una deliberazione del Consiglio provinciale, che non se dovranno reclamare contro una decisione del Governo. I Consigli provinciali non hanno la minima influenza sui Consigli d'intendenza che devono giudicare, mentre l'influenza del Governo è grandissima.

Signori! Che cosa avverrà nella pratica applicazione di questa legge? Avverrà molto facilmente che i Consigli provinciali, convocati per quest'umile e poco decoroso ufficio di dare un parere, non si raduneranno. Dirò anzi, che se i Consigli sono come li crede il Governo, non si accorderanno cogl'intendenti che nella peggiore supposizione.

Infatti, per che ragione la Commissione e il signor ministro ricusano di affidare il riparto del canone, in via definitiva ai Consigli provinciali? Perchè credono che in questi prevalgano gli interessi del capoluogo. Quando dunque questi Consigli, dei quali non è variato il sistema d'elezione, quando concorderanno col parere e coll'operato dell'intendente? Quando nel parere e nel riparto dell'intendente prevarranno gli interessi del capoluogo. Queste induzioni sono così evidenti che non credo possano essere contraddette.

Finalmente, e questa sarà l'ultima mia osservazione, seguendo il sistema proposto dalla Commissione e dal Governo, qual altro male ne avverrà? Il Governo, o signori, avendo piena balla del riparto di questa imposta gravosissima fra tutti i comuni dello Stato, avrà in mano un mezzo potentissimo d'influenza elettorale.

Io prego vivamente la Camera di avvertire quanto importi di difendere dalla corruzione il sistema rappresentativo: ora veda bene che quando la distribuzione di una tassa sì rilevante dipenderà dal Governo, i comuni che vedranno il loro benessere in sua mano, saranno costituiti

condizione e senza vincolo, quantunque non risponda agli argomenti messi innanzi da chi difende il sistema primitivo della Commissione, tuttavia potrebbe avere un qualche peso; ma questo impegno essi non lo assumono senza condizioni. La loro promessa essi la vincolano ad una condizione, cioè che sia modificato l'attuale sistema elettorale. Essi con ciò vogliono dunque pregiudicare la questione innanzi tempo, essi vogliono dunque fin d'ora vulnerare la questione elettorale, ed io dico che non è in tal guisa che si deve procedere in una seria ed illuminata discussione, e che si deve toccare e ferire una questione sì grave.

Io quindi propongo alla Camera che si voti di preferenza il progetto primitivo della Commissione che lascia la facoltà ai Consigli provinciali di fissare definitivamente il riparto fra i comuni, e in via subordinata, quando cioè quell'articolo non fosse votato, si voti sopra l'emendamento da me proposto.

L'antica redazione degli articoli della Commissione, quale era accettata dall'onorevole Depretis, e l'emendamento da questi presentato vengono dalla Camera respinti.

Seduta del 3 dicembre 1852.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVV. RATTAZZI

In favore dell'emendamento proposto dall'onorevole Borella all'articolo 28 allo scopo di non escludere la sovraimposta ai tributi diretti dalle tasse di cui i Comuni possano valersi per sopperire al pagamento del canone catastale:

Io non voglio fare che alcune brevi osservazioni.

Io vedo e sento che col progredire della discussione, vanno sempre sempre aumentandosi le difficoltà [illegible] che questo progetto di legge presenta.

Io voglio lusingarmi che quando mai questo progetto sia votato ed acquisti forza di legge. le difficoltà d'esecuzione saranno tali. per cui converrà rivenire sulla questione: io spero perciò che, quanto meno, la Camera in tal caso sarebbe chiamata a discutere un progetto di legge meno cattivo.

Ad ogni modo io dirò qualche parola sulla particolare questione che si sta discutendo.

Il principio che informa la legge e gli articoli che furono a quest'ora dalla Camera votati, sono tali che bastano a costringermi a dare la mia palla nera, ed in questa parte io dissento dal mio onorevole amico Mellana.

Ma consento con lui e con l'onorevole mio amico Borella nell'idea di sopprimere l'ultimo inciso dell'articolo 25, che vieta ai comuni la sovrimposta sulle contribuzioni dirette. Io dico che una tale soppressione, se non sarà fatta di diritto, avverrà di fatto.

L'onorevole ministro delle finanze diceva che, trattandosi d'imposte dirette. la principale e più sicura risorsa a cui ha ricorso lo Stato nei casi di straordinario bisogno, era mestieri di procedere guardinghi e di non aumentarle che con molta moderazione.

Io osservo che, secondo le dottrine economiche, bisogna andare con riguardo anche nell'aumentare le imposte indirette, massime quand'esse colpiscono uno dei principali prodotti d'uno Stato.

Questa legge, o signori, colpisce le carni ed i vini, due dei principali prodotti del nostro paese. E se noi vogliamo dare un'occhiata alle cifre attuali di questa tassa e raffrontarle con quelle che furono sancite dalla Camera nelle precedenti tornate, noi ci persuaderemo che il peso che va a gravitare sopra uno dei principali prodotti del nostro suolo è veramente gravissimo.

E qui mi permetta la Camera di insistere alquanto; poichè, sebbene il mio ragionamento possa parere estraneo all'attuale

Esercizio provvisorio dei Bilanci pel 1853

Questo disegno di legge fu presentato alla Camera dei Deputati il 2 dicembre 1852 dall'onorevole ministro delle finanze conte di Cavour. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Farina Paolo, Berghini, Mantelli, Michelini, Mazza, Depretis e Cadorna relatore, questi presentò la relazione il 13 dicembre 1852.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 18 dicembre 1852.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVV. RATTAZZI.

Dopo i discorsi dell'onorevole ministro delle finanze Cavour e del relatore Cadorna sui rapporti tra la Banca e lo Stato:

Siccome in me consiste la minoranza della Commissione, la quale ha votato contro il progetto, così avrei desiderato di dire qualche parola sulla legge, nella discussione generale: tuttavia non ho difficoltà di limitarmi a parlare su questo solo incidente.

L'onorevole signor ministro ha trovato troppo acerbe le espressioni contenute nella relazione della Commissione.

Cavour, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Non ho detto *acerbe.*

Depretis. Io per verità non le voglio dire molto dolci; ma per mia parte non ho potuto accettarne le conseguenze, perchè mi parevano non consentanee a quelle premesse.

Diffatti il dire al Governo che non ha fatto buon uso della facoltà concessagli dalla legge di emettere Buoni del

di cinque milioni, e col preavviso di un mese un altro prestito di dieci milioni.

La Banca, domando io, si è dessa curata di mantenersi in tale situazione da potere ottemperare a questa disposizione della legge, la quale non è altro che il corrispettivo di quella autorizzazione che le concesse di esistere con più larghi mezzi? Da quattro o cinque mesi io scorgo che la Banca non si è mai trovata in condizione di obbedire alla prescrizione or menzionata.

L'articolo 5, ultimo alinea della legge 11 luglio 1852 dice espressamente: « La Banca dovrà essere sempre in condizione da poter fare l'anticipazione del terzo di detta somma, cioè, di cinque milioni; per gli altri dieci milioni dovrà essere dato un avviso preventivo di un mese almeno. » Supponiamo, o signori, un avvenimento inaspettato qualsivoglia un fatto che agiti il mondo politico, e pel quale fosse abbisognato allo Stato di disporre di cinque milioni, somma che, secondo la legge, può pretendere e prelevare immediatamente dalla Banca, e gli fosse pure abbisognato l'altro fondo di dieci milioni circa, che tiene presso la Banca in conto corrente disponibile, fondo che pure può esigere a sua voglia e senza preavviso: ebbene, in questo caso, che sarebbe avvenuto? Che sarebbe avvenuto della Banca se si fossero ad un tratto ritirati dalle sue casse 15 milioni?

Basta esaminare le situazioni della Banca, per persuadersi che un tal fatto avrebbe cagionato un'immensa perturbazione, la quale per verità sarebbe stata anche maggiore, se mai la circolazione dei biglietti avesse avuto corso legale, e la loro emissione fosse stata per una somma più forte. Io non affermerò che gli interessi materiali dei portatori dei biglietti sarebbero stati molto pregiudicati: i portatori dei biglietti avrebbero sempre nei valori che stanno nel portafoglio di Banca una garanzia: ma è certo che le operazioni della Banca si sarebbero arrestate, ed io lascio pensare a uomini più esperti di me in questa materia di

Le ragioni che ho sviluppato nella tornata precedente e che mi hanno consigliato e mi consigliano ancora ad insistere in quella proposta si riferiscono a due punti principali. Il primo si era, che, parendomi per la sua natura questo articolo rivestire la qualità di creazione di un debito, esso fosse più naturalmente connesso al progetto che tratta della alienazione di una rendita di due milioni, e quindi meglio potesse unitamente a quel progetto di legge discutersi.

Inoltre pareami che, alla discussione tanto del presente articolo quanto della creazione di rendita, si dovesse premettere una discussione estesa e seria, se non sull'intero bilancio, almeno sulla situazione finanziaria in che trovasi il paese. Ora, io credo veramente inopportuna una simile discussione a proposito di questa legge, la quale, come fu detto benissimo, include piuttosto un voto di necessità che un voto di fiducia. Oltrechè la Camera parmi abbia implicitamente adottato il mio avviso, poichè nell'ultima seduta non ha creduto di entrare nella discussione della questione di finanza malgrado il lungo discorso dell'onorevole Despine, al quale nè il ministro, nè alcuno della Camera rispose parola.

Aggiungerò essere veramente cosa insolita che in una legge relativa all'esercizio provvisorio dei bilanci si venga a parlare della facoltà di emettere Buoni del tesoro, cioè in sostanza si venga a creare un debito: prima di creare un debito, ripeto, se ne deve dimostrare la necessità, si deve premettere la discussione, se non dei bilanci, almeno della situazione finanziaria dello Stato.

L'altro motivo per cui io proponeva la sospensione di questo articolo di legge consisteva in ciò, che io credeva si potesse opportunamente cogliere la circostanza per costringere il Governo a dargli un mezzo, col quale potesse far cessare lo stato non regolare in cui si trova da alcun tempo la Banca Nazionale, un mezzo col quale potesse tutelare e far prevalere gli interessi generali del paese, od

Su questo punto ho veduto che l'onorevole ministro è venuto perfettamente nel mio parere, ed io spero che per l'avvenire il numerario *in via* non sarà calcolato come numerario effettivamente esistente nelle casse della Banca.

Quanto al secondo appunto che io faceva, che la Banca non si è trovata per lungo tempo in condizione di far fronte all'impegno che si è assunto col Governo di pagargli 5 milioni a richiesta, e 10 altri entro un mese, io vedo che questo sussiste ancora in tutta la sua forza. Se noi prendiamo, non dirò tutte, ma molte delle situazioni della Banca, e fra le altre quella ch'è nel foglio del 13 dicembre, una cioè delle ultime, noi vediamo da questa situazione che il capitale della Banca in cassa, comprese le somme in viaggio, rileva a 15 milioni, 84,000 lire e frazioni, che il triplo conseguentemente è di 45 milioni e 200,000 lire circa, che la circolazione della Banca in biglietti, e somme in conti correnti disponibili rileva a 44 milioni. Se il Governo quel giorno avesse portato 5 milioni in Buoni del tesoro alla Banca, come ne aveva il diritto, il portafoglio della Banca si sarebbe aumentato di 5 milioni, la sua circolazione si sarebbe egualmente aumentata di 5 milioni di biglietti; che cosa sarebbe accaduto allora? Sarebbe accaduto che, siccome il numerario in cassa non variava punto nè poco, rimanevano nelle casse della Banca 15 milioni circa in numerario: il triplo era 45 milioni, mentre la circolazione in biglietti e somme a conto corrente disponibile saliva a 49 milioni.

Ecco dunque che la Banca non era in istato di adempiere all'obbligo che si è assunto come correspettivo con lo Stato.

Nè valgono le ragioni che si oppongono con dire che la Banca non ha calcolato, non ha previsto che dovrebbe sborsare questa somma. Quando si fanno stipulazioni fra due parti, ed in questo caso lo Stato e la Banca possono considerarsi come due parti contraenti, quando, dico, si fanno delle stipulazioni, queste s'interpretano nel loro complesso e s'intendono tutte correlative e corrispettive.

la Camera in questa discussione, di vedere che si riesca a niente di concreto a vantaggio dello Stato. Se ho bene inteso le parole dell'onorevole ministro e del deputato Bolmida, parrebbe che la Banca, a loro avviso, non dovrebbe essere obbligata all'adempimento della condizione che le fu imposta dallo Stato, per autorizzarla ad aumentare il suo capitale, se non nell'anno prossimo, quando sarà fatto il versamento della terza rata. Io dico, che una tale interpretazione degli obblighi della Banca non si può assolutamente accettare. L'obbligo assunto dalla Banca è preciso; e spetta ad essa il prendere le determinazioni opportune per mettersi in istato di far fronte all'assunto impegno.

È inutile confessare l'errore, e citare esempi d'altri errori simili commessi da Banche straniere: io dico che gli errori che si sono commessi nelle amministrazioni delle altre Banche non si potrebbero citare più male a proposito che in questo caso: perchè appunto altre Banche hanno commessi errori, io dico che gli abili finanzieri, che sono alla direzione della Banca, approfittando della esperienza, dovevano far sì che non si rinnovassero nel caso nostro. Ma vedo che l'esperienza in nulla ha giovato.

Del resto, l'argomento sul quale ho tanto insistito che la Banca ha contravvenuto ai suoi statuti, torna a beneficio del Governo, poichè quando il Ministero si presenti alla Banca col fatto constatato di una violazione accertata degli statuti, siccome la legge stessa in questo caso ha stipulato che il potere legislativo ha facoltà di variarli, con molto maggiore ragione il Ministero potrà pretendere, o dall'assemblea generale degli azionisti, o dall'amministrazione della Banca, che si adottino quelle risoluzioni le quali possano mettere la Banca in condizioni di far fronte ai suoi impegni, e da rendere i servigi che reclama il commercio.

Io quindi insisto nella mia proposta, e prego la Camera di volerla accettare, inquantochè, mentre da un lato non pregiudica la questione, siccome poi questa discussione tor-

delle nostre finanze, e che perciò le questioni sospensive dovrebbero essere dalla Camera condannate.

Io prego la Camera ad osservare che importa più assai di far bene che di far presto; importa che le leggi di finanza siano ben ponderate onde non forniscano ragione di rendere discaro il sistema parlamentare, durante il quale, pur troppo, abbiamo veduto crescere considerevolmente le imposte. Se le leggi saranno fondate sopra queste basi, e ben fatte, la dura necessità delle imposte peserà meno sulle popolazioni.

Poi è da osservarsi che le leggi d'imposta giova che siano ben meditate, e seriamente discusse nell'interesse stesso dell'erario nazionale; il passato ci può servire di esempio.

Noi abbiamo, per esempio, la legge sulle professioni ed arti liberali, sulle quali si avevano molte speranze; eppure questa legge, non essendo stata abbastanza maturata, destò molte lagnanze e rese pochissimo all'erario.

Ora dunque, non solo nell'interesse politico delle libere istituzioni, ma eziandio in quello delle finanze, occorre di fare una discussione ponderata e matura; e tanto più quanto sono gravi ed importanti le leggi in discussione.

Ora, nessuno ignora che questa legge è tra le più gravi, tra le più importanti, e sarebbe, io credo, esempio unico il vedere intrapresa d'improvviso la discussione di una legge di tale gravità, di una legge che va a percuotere il paese di una nuova gravezza di circa 4 milioni. Per questa legge abbiamo scarsissimi i dati statistici, e lo confessa la stessa Commissione nel suo rapporto, quantunque questi dati ci potessero senza molta difficoltà venir comunicati dal Ministero. Il risultato della tassa sui fabbricati, che ci poteva servire anche per questa, ed era un dato rilevante, che il Ministero poteva facilmente comunicarci, questo risultato ci manca. Altri dati mancano affatto. La mancanza di elementi statistici è un motivo di più, onde ci si dia qualche tempo per ponderar meglio la legge, anche solo per fare

i confronti necessari con la legge su cui la Camera ha già dato un suo voto, che poi è stata radicalmente modificata, e dirò anche respinta dall'altra Camera; e questi confronti esigono essi soli un tempo ragguardevole.

Io non rientrerò nelle discussioni sollevate dai miei onorevoli amici circa la necessità di riunire le diverse leggi di finanza, e di rimandarne l'esame alla nuova Sessione; in ogni caso, mi pare che assolutamente la Camera non può intraprendere in questa seduta la discussione della legge, come vorrebbe il signor ministro. Vorrà la Camera per una legge così grave negare un tempo conveniente ad ogni deputato affinchè la possa studiare? Io credo che la Camera non lo vorrà negare per certo, e vorrà quanto meno acconsentire a che la discussione sia prorogata di un discreto tempo, onde ognuno di noi possa, nell'interesse del paese, nell'interesse stesso dell'erario, meditare quelle osservazioni che crederà di presentare alla Camera e che non si possono improvvisare sopra una legge di questa natura; ma si possono soltanto desumere da studi fatti seriamente.

Tanto le proposte sospensive degli onorevoli Robecchi e Mellana quanto quella dell'onorevole Depretis furono dalla Camera respinte.

Seduta del 1° febbraio 1853.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVV. RATTAZZI.

Sull'articolo 2° che applicava l'imposta mobiliare in ragione del valore locativo delle abitazioni:

MI PARE che anche questo articolo possa dirsi inutile quanto e più del precedente, o quanto meno, mi pare, che la sua redazione così diffusa e particolareggiata, redazione che non leggevasi nel progetto discusso la scorsa estate, sia affatto inutile, e fors'anche dannosa.

dipendenze, » potrebbe nascere il dubbio se, per esempio, i giardini, le rimesse, le scuderie e i sotterranei facciano parte delle abitazioni, imperocchè questi locali non sono effettivamente abitati. Ma, io dico, se valesse questo ragionamento, se si dovesse intendere la dizione volgare nel modo inteso dal signor ministro, io credo che bisognerebbe spingere anche più innanzi la conseguenza. Vi hanno parti dei caseggiati che non sono visitate fuorchè assai di rado da chi abita la casa; vi sono nei grandi palazzi delle grandi sale, delle gallerie, delle biblioteche: di queste si dirà che non fanno parte della casa? Parmi che bisognerebbe mancare di buon senso per credere che si possa intendere la parola *abitazione* in così ristretto senso. Io quindi credo che invece il dubbio potrebbe ragionevolmente nascere se si lasciassero le indicazioni che sono nel progetto attuale, poichè per quanto queste indicazioni si facciano estese ed accurate, non potranno mai comprendere tutti i casi, mentre d'altra parte basta il senso comune per dare alla parola *abitazioni* o *case* quella giusta interpretazione che è ricevuta dall'universale.

Per questo motivo persisto nel mio emendamento.

All'onorevole Mantelli il quale si era manifestato contrario alla redazione da lui proposta, intendendo debbansi indicare esplicitamente tutti gli oggetti che si vogliono colpire d'imposta, l'onorevole Depretis così risponde:

PRIMA di tutto io confermo interamente il significato dato dall'onorevole mio amico il deputato Mellana alla mia proposta. Nessuno certo crederà ch'io abbia mai avuto, o possa mai avere in mente di esimere dall'imposta specialmente gli oggetti di lusso e nel caso concreto di escludere un indizio di maggiore agiatezza. Dirò inoltre che veramente era mia intenzione nel proporre il mio emendamento di redigerlo in modo che lasciasse libero il campo a tutte quelle

limitare la parola *abitazione* alle parti materiali delle quali fa uso chi l'abita. Ora, questa interpretazione io credo che non possa essere mai ricevuta.

Del resto io prego l'onorevole deputato Mantelli a riflettere se in pratica sia vero che nelle leggi di finanza il fisco le interpreti restrittivamente. Io credo che il fisco abbia anzi l'abitudine di interpretarle in pratica tutt'altro che in senso restrittivo, e ne sono un esempio le leggi sulle gabelle.

A parer mio, il miglior modo di porre un freno alla cattiva interpretazione delle leggi, si è quello di redigerle in termini chiari: allora, a meno che non si voglia sragionare a proposito deliberato, l'interpretazione si fa secondo le regole del senso comune.

Farò un'ultima osservazione sulla proposta dell'onorevole Deforesta, il quale alla parola *giardini* voleva che si aggiungesse *di puro lusso.*

Io temo che questa aggiunta farebbe nascere mille dubbi nel giudicare quali siano i giardini di puro lusso, e quali non sono; e in moltissimi casi sarebbe difficile la risposta.

D'altronde mi pare che non possa cader dubbio nemmeno su questo: perchè non credo che in lingua italiana si chiamino *giardini* gli orti. Gli orti sono censiti come terreni aventi una speciale coltivazione; e quando essi sono annessi ad una casa, è come se vi fosse annesso un campo.

Non può dunque cader dubbio sull' interpretazione di questa parola.

Bisogna inoltre notare che questa legge parla del valore locativo. Ora, prego di osservare che il valore locativo di un giardino si riduce a ben poca cosa, ed è troppo giusto che questo poco di valore si comprenda nella tassa e si aggiunga al valore locativo della casa.

Io quindi persisto nel mio emendamento, come quello che chiarisce la legge e la semplifica, e, senza nè estenderla nè restringerla, le dà un senso molto più logico.

Seduta del 3 febbraio 1853.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVV. RATTAZZI.

All'articolo 4°, il quale stabiliva le diverse quote d'imposta, l'onorevole Robecchi proponeva emendamenti nel senso di esentare le quote minime e di aggravare maggiormente i più ricchi proprietari. A queste proposte si opponevano gli onorevoli Farini e Valerio e l'onorevole Di San Martino ministro dell'interno. — Sull'emendamento Robecchi l' onorevole Depretis fa le seguenti osservazioni:

Io appoggio l'emendamento presentato dall'onorevole mio amico il deputato Robecchi, perchè voterò sempre per quel provvedimento che mi parrà avvicinarsi ad una più piena giustizia. E tale appunto mi pare la proposta Robecchi.

Alle ragioni da lui svolte, ed alle quali, per quanto io credo, non si è ancora risposto, io ne voglio aggiungere una.

È una verità economica che il prezzo delle merci sta in ragione diretta della ricerca, ed inversa dell'offerta. Quando la concorrenza non è che da parte del consumatore, come in molti dei valori consumati dal povero, queste merci e questi valori sono in confronto elevatissimi... *(Interruzione su qualche banco)*

... il che in parte giustifica un'altra verità economica, che, cioè, i grandi patrimoni non s'ammassano già da coloro che speculano sopra oggetti di lusso, ma sibbene da quelli che fanno traffico di merci di prima necessità o di consumo comune.

Parimente mi pare dimostrato che, comparando la ricchezza complessiva dei singoli cittadini tra loro, se di questa ricchezza si prende per indizio il fitto, quando il fitto o valor locativo è piccolo, la ricchezza è nulla; e quando il fitto aumenta, la ricchezza comincia ad esistere ad accre-

scere con una progressione di gran lunga superiore all' indizio stesso.

Le discussioni che si sono fatte l'anno scorso proverebbero abbondantemente questa dottrina, e basta meditare il progetto presentato dal Ministero e da lui propugnato in questa stessa Sessione per convincersene.

L'onorevole deputato Farini diceva che questa tassa è una tassa di consumazione; io mi permetterò di mettere in dubbio questa sua asserzione. A me pare invece che questa tassa si avvicini molto più ad una tassa sul reddito. E su questo proposito leggerò alla Camera le parole con le quali l'onorevole signor ministro della finanze accompagnava l'anno scorso il progetto di legge, le cui basi furono poi anche in massima parte ritenute dopo lunga discussione dalla maggioranza della Camera.

Il signor ministro diceva: « I cinque elementi o segni, su cui riposerebbe l' imposta, sono sostanzialmente gli indizi più esattamente accertabili della condizione dei cittadini, e rappresentano la rendita individuale, per quanto sia possibile. »

Ed è appunto su questi principii che il ministro credeva di sostenere questo progetto, e che la Camera lo adottava.

Faccio notare inoltre che tra le imposte di consumazione e l' imposta di cui si tratta corre un'essenziale differenza.

Le imposte di consumazione non sono pagate direttamente dal consumatore, ma sono pagate da altri; le imposte di consumazione il consumatore le paga cumulate col prezzo stesso della merce; le tasse di consumazione hanno con la presente imposta anche quest'altra differenza, ch'esse non ammettono alcuna esenzione a favore dei consumatori.

Ora qui lo stesso onorevole deputato Farini era costretto a dire che, quando la rendita fosse minima e rimanesse nei limiti del puro necessario, in tal caso sarebbe assolutamente ingiusto di colpirla con una tassa.

Vede dunque l'onorevole Farini che questa non è più una tassa di consumazione che si discute, ma piuttosto una tassa

riduzione delle gabelle accensate, e così la diminuzione del dazio sui grani e sul prezzo del sale, sarebbero certamente misure finanziarie che avvicinerebbero alla giustizia il compenso delle contribuzioni in vigore assai più che l'abolizione dell'imposta mobiliare.

L'osservazione radicale da farsi, secondo me, sulla proposta dell'onorevole Lione è questa. La Camera ha il diritto di discutere annualmente i bilanci. Discutendo il bilancio attivo, in cui sono registrate tutte le imposte sancite dalla legge, la Camera ha il diritto di escludere quella qualunque di tali imposte che, avuto riguardo ai bisogni del paese, avuto riguardo alla giustizia, crede di non dover ammettere.

Cosicchè, qualunque sia la votazione che, sull'emendamento Lione, sarà fatta dalla Camera, essa non perde per nulla il diritto inalienabile che ha, votando annualmente il bilancio attivo, di escludere quella qualsiasi delle imposte in vigore.

Io ho creduto di esporre questa osservazione sul riflesso ch'essa è stata ammessa dallo stesso signor ministro delle finanze nella discussione della legge sulle gabelle accensate; oggi egli l'ha dimenticata, ed io ho creduto che fosse utile di rammentarla in una discussione com'è questa.

Respinta la proposta dell'onorevole Lione, la Camera approva l'articolo 85, come era stato dalla Commissione proposto.

Nella successiva seduta dell'11 febbraio il disegno di legge è approvato. — Voti favorevoli 79 — contrari 47 — astenutosi 1. — Fu poi adottato dal Senato del Regno l'11 aprile 1853.

(Legge 28 aprile 1853, n. 1511).

Strada ferrata da Novara ad Arona

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 4 marzo 1853.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

Discutendosi il bilancio dell'azienda delle strade ferrate pel 1853, alla categoria 35 « *tronco da Novara per Momo, Revistate ad Arona* » l'onorevole ministro dei lavori pubblici Paleocapa ricorda come da due mesi abbia presentato uno speciale disegno di legge, il quale trovasi tuttora in esame presso la Commissione parlamentare per decidere sulla linea e per fissare l'assegno dei fondi necessari, ed aggiunge: *ma sventuratamente non se n'è ancora fatta relazione.* — L'onorevole Depretis, relatore della Commissione stessa, dà le seguenti spiegazioni:

Il signor ministro ha lasciato sfuggire una espressione intorno alla quale, come membro della Commissione incaricata di esaminare la legge sulla ferrovia da Novara al Lago Maggiore, della quale anzi sono relatore, debbo dare una spiegazione.

Il signor ministro ha detto che la relazione della legge sulla ferrovia da Novara ad Arona sventuratamente non è ancora fatta.

Io prego la Camera di considerare che questa legge racchiude una delle questioni più importanti pel nostro paese, la fissazione cioè della linea di ferrovia per mettere in comunicazione il porto di Genova o, dirò meglio, il commercio del paese con la Svizzera e con la Germania.

In una questione sì grave io credo che la Commissione non abbia fatto che il suo dovere cercando di studiarle quanto poteva meglio, e quindi chiedendo al signor ministro tutti quei documenti e schiarimenti ch'erano relativi al soggetto, e potevano spargere luce sovr'esso.

Ma *sventuratamente* i documenti richiesti vennero dal signor ministro comunicati alla Commissione molto stentatamente e molto tardi. Di quanto asserisco possono far fede il presidente e il segretario della Commissione. Noterò alla Camera che si tratta di decidere se la strada debba andare a metter capo ad Arona, con uno o con altro dei progetti studiati, o se invece debba proseguire direttamente per la valle d'Orta al Lago Maggiore, per quella direzione che sarà giudicata migliore.

Or bene le carte relative alla linea per la valle d'Orta non furono rimesse al signor presidente della Camera che sabato scorso, e *sventuratamente* io non le ricevetti che in quel giorno.

Vede dunque la Camera che, se vi è ritardo, non è certamente per incuria o trascuranza della Commissione.

Dopo replica dell'onorevole ministro Paleocapa, e schiarimenti dell'onorevole Cadorna, quale presidente del Comitato novarese per nuovi studi su tale linea, la Camera delibera di sopprimere la categoria 35, per lasciare impregiudicata la questione sino ad ulteriore decisione.

da Genova al Lago Maggiore con la promessa *di prolungarla sino al confine svizzero tostochè avesse riconosciuto la utilità e la convenienza di tale prolungazione, dichiarando inoltre che la detta via godrebbe dei privilegi accordati ai railways piemontesi i più favoreggiati.*

In quel trattato è detto inoltre:

Che, onde agevolare la costruzione della strada ferrata del Luckmanier, il Governo di S. M. Sarda dichiarava essere disposto a venire in aiuto degli attuali concessionari, o di quegli altri tutti che potessero venir loro sostituiti, sia con la sua influenza, sia con mezzi pecuniari.

Queste stipulazioni non furono per anco dalle parti contraenti espressamente rivocate.

Rispondeva a queste stipulazioni un altro fatto.

Il Governo aveva fatto studiare un progetto tra Novara e il Lago Maggiore. Questo progetto fu redatto dall'ingegnere ispettore Bosso, ed ha la data del 1° ottobre 1847. Esso comprende:

1° Il progetto di un tronco da Novara a Momo.

2° Di una diramazione da Momo ad Arona, per Suno a Revistate.

3° Della linea da Momo a Pallanza, per Gozzano, Omegna e Gravellona.

È noto che il tronco da Novara a Momo fu appaltato, come quello ch'era comune alle due linee, le quali rappresentavano due diversi sistemi, di una linea cioè non interrotta per terra, e di un'altra che comprende la navigazione del Lago.

È noto come l'effettuazione di questi progetti rimanesse in sospeso, e come il signor ministro dei lavori pubblici promettesse di fare eseguire degli studi comparativi sulle due linee affinchè il Parlamento potesse scegliere con piena cognizione di causa.

Premessi questi brevi cenni, e prendendo senz'altro ad esaminare la gravissima questione che ci si presenta, bi-

cialmente alla via Mala, presenterebbe in confronto del Luckmanier difficoltà di gran lunga maggiori, è addotta come ragione di questa loro opinione.

Escludesi parimente in confronto del Luckmanier, il San Gottardo, malgrado la maggior brevità per giungere a Basilea e al Lago di Costanza, e malgrado la sua direzione centrale rispetto alla Svizzera, e ciò per le difficoltà d'esecuzione che s'incontrerebbero nella valle superiore della Reuss e più innanzi a Fiora per raggiungere i punti centrali di Zurigo e di Lucerna.

Lo stesso giudizio è portato sulle linee del Sempione e del Gran San Bernardo, con le quali non si farebbe, al dire dei riferenti, che un lungo inutile giro nella valle del Rodano e sulle rive del Lemano, per raggiungere a Morges la rete delle ferrovie svizzere.

Quanto alla linea del Piccolo San Bernardo, non la si crede ammissibile al confronto del Moncenisio pel maggiore sviluppo che la valle dell'Arc consentirebbe a questa linea, la quale riescirebbe quindi condotta con più facili pendenze.

Dopo queste premesse concludesi che la scelta deve cadere necessariamente sopra una delle tre linee seguenti: il Luckmanier, il Grimsel, il Moncenisio.

Confrontando in seguito queste tre linee fra di loro, si presentano i seguenti risultati:

Linea del Luckmanier:

	Chilom.	Ore
Da Genova a Rorschach . . .	473,2	17.15
Da Genova a Basilea	602,0	20.53

Linea del Grimsel:

Da Genova a Rorschach . . .	488,6	16.38
Da Genova a Basilea	462,0	16.04

noncer l'exclusion de cette ligne, et de renoncer aux avantages qu'elle présente, il est nécessaire de faire d'autres études des plus étendues et plus précises à fin de pouvoir juger avec plus de maturité à laquelle des trois lignes du Luckmanier, du Grimsel et du Montcénis l'on doit donner la préférence. »

La relazione, della quale abbiamo presentato il sunto, è in data del 9 novembre 1851. Il 3 aprile 1852 l'uno dei commissari, il cavaliere Negretti, presentava il progetto della strada da Novara ad Arona per Oleggio, progetto che esclude indirettamente la linea del Grimsel. Non pare che nel brevissimo intervallo i nuovi studi che credevansi necessari siano stati fatti.

Considerando poi nel loro complesso i ragionamenti fatti dalla Commissione, e più specialmente le opinioni emesse dal commissario del nostro Governo, egli appare manifesto che si propende con molta preferenza per la linea del Moncenisio e che una tale direzione è ravvisata siccome la più conveniente a legare le ferrovie piemontesi a quelle del Reno e dell'Alemagna, traversando la Svizzera e le Alpi.

La Commissione ha unito una serie di tabelle, l'ispezione delle quali basta a convincere come un'opinione siffatta sia assolutamente erronea, e come, se venisse adottata, tornerebbe funesta.

Relazione del signor Koller, agosto 1852.

Abbiamo notato che uno dei commissari, il signor Koller, dissentiva dai suoi colleghi sopra alcuni punti essenziali.

Il signor Koller osserva che i punti estremi della linea verso il Nord, per istituire le indagini ed i confronti necessari a risolvere la questione, non devono già limitarsi a Basilea ed al Lago di Costanza, ma portarsi più innanzi verso il centro del movimento commerciale germanico, cioè da un lato a Mannheim, dall'altro ad Augusta. Basilea e Romanshorn o Rorschach non sono da lui considerati se

chilometri 140. 1 (Tabella IX). Da Novara allo Splugen pel San Bernardino chilometri 185. 5 (Tabella XV).

Di questa linea, quando non bastasse una prima esperienza, possiamo dire che nè per la brevità troppo poco considerevole in confronto delle altre linee, nè per la sua direzione considerata nei rapporti politici e strategici, nè per le difficoltà che sono da vincersi, non può preferirsi alle altre che vengono a toccare il Lago Maggiore. Chi si mettesse ad aprire questa linea, molto probabilmente getterebbe tutto il lavoro da Locarno o Magadino allo Splugen, e compiendo il resto della linea farebbe più che mezza la spesa della linea dello Spluga. Ripeterebbe un errore già conosciuto.

Pare adunque che una prima esperienza debba bastare: del resto questa linea, come la precedente, è fra quelle che furono assai poco studiate sotto il rispetto tecnico. Rimangono ad esaminarsi il Luckmanier, il San Gottardo ed il Grimsel. E fra queste tre linee crediamo veramente che cadere debba la scelta.

Linea del Luckmanier.

La linea del Luckmanier, partendo da Magadino o da Locarno e toccando Bellinzona, rimonta la valle del Ticino fino a Biasca, ove imbocca la valle del Blegno fin sotto al Luckmanier; sono studiati diversi passi per entrare nella valle del Reno anteriore: il più facile parrebbe a Santa Maria. Nella valle del Reno la linea seguita il corso del fiume fino al Lago di Costanza, dopo aver raggiunta a Reichenau la strada dello Spluga. (Vedansi per la lunghezza le Tabelle VII, VIII, XIV, XV).

Il passaggio del Luckmanier è il solo del quale si parli nella relazione Stephenson. Nel suo rapporto sulle strade ferrate svizzere egli dice, parlando del Luckmanier: « Le prolongement de la ligne de transit décrite ci-dessus, au milieu et à travers des plus hautes Alpes et par des travaux qui dépasseraient tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour

5200 metri di lunghezza non praticabile con pozzi, sboccherebbe a Berisal per scendere verso Grund e rimontare la Valle verso Oberwald, come nel progetto M'clean e Stileman. La linea non sarebbe allungata che di pochi chilometri (chilometri 8 1 2) per Lucerna, ed avrebbe il vantaggio di prestarsi meglio ad una diramazione lungo il Vallese tendente al Lago di Ginevra ed a Parigi.

Questa linea ha il pregio incontestabile di essere la più breve per tutte le provincie dello Stato poste al di qua delle Alpi e Basilea:

Da Genova a Basilea	Chil.	459 »	(Tab. IV).
Da Torino a Basilea	»	411 7	(Tab. XX).
Da Torino a Basilea pel Moncenisio	»	538 9	(Tab. XVIII).
Essa è ancora la più breve fra Genova e Parigi:			
Da Genova a Parigi pel Sempione. Losanna. Morges, Yverdun. Pontarlier e Salins . .	»	910 »	(Tab. XXVIII).
Da Genova a Parigi, per Ginevra. Morges e Yverdun. .	»	966 »	(Tab. XXX).

Diremo anche che per quasi una metà dello Stato è la più breve per giungere a Parigi, quando si passi per Lione, come è facile verificare prendendo per esempio Asti.

Da Asti a Parigi pel Sempione chilometri 869 2; pel Moncenisio chilometri 901 6 (1).

A questo pregio della brevità, un altro se ne aggiunge della sua importanza come linea strategica. Essa è linea

(1) Da Asti ad Alessandria. . . . . Chil. 34 2
Da Alessandria a Parigi pel Sempione (Tab. XXVIII). » 835 »
Chil. 869 2

Da Asti a Torino . . . . . Chil. 56 6
Da Toriro a Parigi (Tab. XXXII) . . . . . » 845 »
Chil. 901 6

Venne ciò stante autorizzata la fusione di molte compagnie di strade ferrate e di canali, che continuarono d'accordo il servizio, con vantaggio loro e del pubblico, giacchè l'esercizio dei canali come sussidiari alle strade di ferro torna assai opportuno.

In altri casi delle compagnie proprietarie di canali esercitati da mezzo secolo, ne votarono l'asciugamento e la riduzione a strade ferrate.

Altrove società organizzate per costrurre una strada ferrata, vedendo che sulla linea da essi progettata si trovava un canale, ne fecero l'acquisto per appropriarlo a quella trasformazione.

È considerevole il numero dei canali pei quali si adottarono questi partiti:

Così al primo caso appartengono i canali

Di Kennet e Avon, ossia da Londra a Bristol,
Da Birmingham a Liverpool,
Di Chester e Ellesmere,
D'Asby-de-la-Zouch,
Di Bridgewater e Taunton,
Di Montgomeryshire,
Di Monmouthshire,
Da Birmingham a Worcester,
Di Grand-Surrey,
Il Regent;

Al secondo

Il canale di Coventry,
Di Oakham,
Di Shrewsbury,
Di Chesterfield e Gainsborough,
Di Stratford-sur-Avon,
Di Stourbridge,
Di Chesterfield,

surprendre, car plus la voie est longue, plus la moyenne de l'emploi qu'on en fait est grande, plus aussi la recette moyenne est élevée. » E qui si adducono le prove di questo canone con vari esempi.

Onde stabilire poi che le spese di costo diminuiscono in ragione della maggiore lunghezza della via, produciamo la seguente tabella dimostrativa desunta dallo stesso signor Teisserenc.

STRADE FERRATE di Orléans, Rouen, Alsazia, Gard e del Belgio	Prezzo di costo del trasporto				
	Corso e carico attuali	Carico attuale e corso per chilometri			
		50	150	300	600
Media dei convogli speciali di merci a 77 tonnellate . . . . . L.	0,0567	0,0730	0,0409	0,0339	0,0300
Media per le merci a compimento di carico. . . . . »	0.0390	0 0553	0.0241	0,0133	0,0124
Media sull'insieme delle merci, calcolandone 1/5 a compimento di carico . . »	0,0530	0,0694	0,0375	0,0304	0,0265
Spese di carico e scarico e consegna a lire 4 per tonnellata . . . . . »	»	0.0800	0,0266	0,0133	0,0066
Totale del prezzo di costo a diverse distanze . . . . . L.	»	0,1494	0,0641	0 0437	0,0331

Ragionando su questi dati che non riteniamo controvertibili, è ovvio il conchiudere che, ritenuta la lunghezza del Lago di circa 50 chilometri, e così la spesa di costo comune alle navi ed alla ferrovia di centesimi 14 94, essa si ridurrà per questa, ove sia continua anche per soli chilometri 300, a centesimi 4 37. Si supponga anche che quella per Lago sia di soli centesimi 7 47, e quella della ferrovia del doppio ossia di centesimi 14 94, come sovra, tuttavia si scorge che sulla tratta di chilometri 300 essa diverrà inferiore quasi del 50 per cento sulla linea in ferro, ossia, come si è detto,

di soli centesimi 4 37. Si osservi che l'ipotesi da noi fatta di una linea di chilometri 300 è la più favorevole che si possa alla navigazione, mentre le linee proposte hanno una ben altra lunghezza. Queste cifre hanno la loro eloquenza, e ci dispensano da ulteriori commenti.

Se non che, oltre alla interruzione della navigazione del Lago Maggiore, secondo l'idea del Ministero, la linea dovrà subire altre interruzioni pel passaggio della vetta delle Alpi, prevalendosi delle strade ordinarie.

Confronto tra la linea continua e quella collegata per passare le Alpi col mezzo di una strada ordinaria.

In ognuna delle linee del Cenisio, del Grimsel, del Gottardo e del Lukmanier, le tratte per le quali si dovrebbe praticare questa strada ordinaria si possono calcolare di chilometri 60.

La spesa di trasporto non si può calcolare a meno di centesimi 35 in quelle elevate regioni, oltre il carico e lo scarico, oltre l'incertezza e l'interruzione del tragitto a danno di tutta la linea, e la notevole perdita di tempo.

Si valuti però il solo *maggior costo del trasporto,* e si vedrà che esso equivale ad un allungamento di strada di quasi 300 chilometri, e così il porto di Genova verrebbe allontanato di questa distanza di chilometri 300 dai paesi ove dovrebbe portare le sue mercanzie, e ciò in concorrenza coi porti rivali di Marsiglia, Trieste e Venezia.

Infatti i chilometri 60 a 35 centesimi costano	L. 21.00
deduzione della spesa che si farebbe sulla via ferrata corrispondente, ossia di chilometri 60 a 6 centesimi	» 3.60
Rimangono di maggior costo	L. 17.40

a cui corrispondono chilometri 290 in ragione di centesimi 6 cadauno.

Paragonando ora le diverse linee fra di loro troviamo:

1° Da Marsiglia a Mannheim per Châlons-s.-Saône e Dôle, Tabella XLIV .	Chil.	929.0
Da Genova a Mannheim pel Luckmanier, Tabella XXXIV	»	822.4
Prevalenza totale a favore di Genova	Chil.	106.6
Tenendo conto del prolungamento suddetto di	»	290.0
Inferiorità di Genova di	Chil.	183.4
2° Da Trieste a Lipsia pel Sömmering, Tabella LI	Chil.	1,235.0
Da Genova a Lipsia pel Luckmanier, Tabella XLVII	»	1,211.4
Prevalenza di Genova.	Chil.	23.6
Prolungamento suddetto a suo danno	»	290.0
Inferiorità di Genova di	Chil.	266.4
3° Da Venezia ad Augusta pel Brenner, Tabella LIII	Chil.	609.0
Da Genova ad Augusta pel Luckmanier, Tabella XLVI	»	688.4
Inferiorità di Genova.	Chil.	79.4
Prolungamento suddetto di. . . .	»	290.0
Inferiorità definitiva di Genova .	Chil.	369.4

Simili computi possono ripetersi per le linee

Da Marsiglia a Basilea (Tabella XLV).
Da Livorno a Rorschach (Tabella LIV).
Da Livorno ad Augusta (Tabella LV).
Da Trieste ad Augusta (Tabella L).

cessità di so-
re la spesa, se
ole sostenere la
rrenza.

Sorge però qui una grave obbiezione, quella della spesa che sarebbe necessaria per sopprimere ogni lacuna sulla linea ferrata da Genova alla Svizzera ed alla Germania. Ab-

con la spesa già sostenuta di circa 160 milioni per le sole linee tra Genova e Torino ed il Lago Maggiore, nè senza grandissimo beneficio per lo Stato, il quale vedrà crescere con la pubblica ricchezza le sue risorse, e i redditi di quella stessa linea che fu con tanto dispendio costrutta.

Conclusioni sulla questione di sistema.

Coi ragionamenti che siamo andati facendo in questa seconda parte ci sembra d'aver provato:

1° Che non sono applicabili a noi i suggerimenti dati alla Svizzera dal signor Stephenson per utilizzare la navigazione lacuale;

2° Che questa non può sostenere la concorrenza con una ferrovia, massime se prolungata come la nostra oltre i 500 chilometri, nè pel prodotto, nè pel prezzo di costo dei trasporti;

3° Che una linea continua soltanto può metterci in grado di sostenere il porto di Genova nella concorrenza degli altri porti pell'approvigionamento della Svizzera e della Germania.

Confronto fra le due linee da Novara ad Arona per Oleggio, e da Arona a Locarno coi piroscafi, e da Novara a Gravellona per Borgomanero ed Orta, da proseguire con una ferrovia continua.

Dopo queste premesse noi ci faremo ad esaminare la proposta ministeriale. E comincieremo senz'altro a rilevare come ivi sia posta la questione sotto due aspetti, cioè:

1° Se, *limitato lo scopo della strada ferrata ad arrivare al Lago*, convenga meglio andare direttamente ad Arona o spingerla pel Lago d'Orta al Toce fino ad Intra;

2° Se, considerata la cosa sotto il più importante rispetto delle relazioni commerciali del porto di Genova con la Svizzera centrale ed orientale, e quindi con la Germania pel Lago di Costanza, dobbiamo limitarci ad Arona od inoltrarci fino a Gravellona o ad Intra.

Ragioni addotte dal Ministero a favore della linea di Arona.

Nel trattare la prima questione si dimostra essere la linea di Arona, secondo il progetto Negretti, la più breve, facile ed economica, poichè costerebbe sole lire 4,866,529, e pre-

senterebbe così una minore spesa di lire 6,619,471 se passando per Orta si volesse arrestare a Feriolo, e di lire 8,461,471 qualora si spingesse la linea fino presso Intra, oltre ad un esercizio più disagevole e dispendioso.

Non si nega che per Borgomanero vi sia maggiore popolazione, ma si dice esser facile persuadersi che quanto viene da Varallo e dal piedimonte di Biella, viaggiatori e merci, poco scapito avranno a prolungare il loro viaggio d'altri 9 o 10 chilometri per incontrare la strada ferrata d'Arona.

Pallanza ed Intra avranno il miglior agio di profittare della ferrovia mercè una ben ordinata navigazione del Lago.

Venendo alla seconda questione si osserva non essersi rinunziato all'intendimento della navigazione del Lago se non quando si volle sostituire la vana lusinga del Grimsel a piani attuabili a cui è d'uopo far ritorno. Si asserisce che mercè la navigazione del Lago il porto di Genova sarà messo in una condizione, per rispetto ai mercati della Svizzera, ben di gran lunga superiore alle condizioni di ogni altro porto. Che l'avere fatto la strada al Lago ad Arona sollecitamente, gioverà a Genova molto meglio che i vasti piani ipotetici per dare impulso al successo pratico di una via continua sulla sponda settentrionale del Lago Maggiore. Che appena questa legge sia votata, vedremo società serie accingersi ad aprire una via ferrata da Locarno a Biasca. Ma che voglionsi diminuire le spese di piazza a Genova, le quali equivalgono a tenere quel porto 100 chilometri più lontano di quanto lo sia.

Si trova inconcepibile che si voglia abbandonare un Lago così delizioso per torturarsi lo ingegno e vuotare la borsa, mentre in Isvizzera, sull'avviso del signor Stephenson, i laghi si comprendono nella rete delle strade ferrate.

Paragonando le vie ferrate con la navigazione, si fa valere il minor costo di questa pel commercio senza sensibile perdita di tempo, proponendosi un sistema di battelli piatti

« L'erreur la plus fatale et la plus évidente dans laquelle l'Angleterre et d'autres pays ont été entraînés dans ces dernières années, c'est l'admission de ce principe qu'entre deux points donnés la ligne la plus courte est la meilleure, sans tenir compte des intérêts collatéraux. Non seulement les compagnies qui protégèrent l'établissement de certains chemins de fer partagèrent cette erreur, mais malheureusement la législature les y encouragea. »

Se è errore fatale la brevità quando non tiene conto degli *interessi collaterali*, che ne sarà quando gl'*interessi primari* ne saranno del pari compromessi?

Densità della popolazione sulla zona percorsa.

Che v'abbia danno per gl'interessi collaterali il Ministero ben lo vede, ed un colpo d'occhio sul tracciato della linea lo dimostra. Egli è di fatto che essa corre sull'estremo lembo dello Stato, che dal suo lato destro rimontando non si incontrano che ben pochi comuni. Dal lato sinistro poi, siccome essa è alla distanza di circa chilometri 10 dalla linea che porgerebbe ad Orta per Borgomanero, è chiaro che tutta la popolazione posta su questa zona è comune alle due linee. Ma per quella d'Orta converrà aggiungere la popolazione della zona a sinistra della medesima, la quale costituisce una differenza in più a suo favore notevolissima. Se da questo ragionamento che è ovvio, massime se si ha sott'occhio la carta topografica che abbiamo qui annessa, noi vogliamo discendere ai computi, diremo che dalle tabelle particolarizzate, che stanno unite a questa relazione, risulta che la popolazione posta sulla zona della linea verso Orta per una tratta di chilometri 3 45, eguale cioè alla linea da Novara ad Arona, ammonta a ben 103,082 abitanti, mentre sulla linea d'Arona non rileva che ad abitanti 64,567. E così la densità della popolazione su questa è di soli abitanti 1871 per chilometro, essendo quella sull'altra linea di 2988 abitanti per chilometro. Se poi le due linee si prolungano fino ad incontrare il punto di Gravel-

Osservazioni sulle spese di primo stabilimento delle due linee.

È certamente grave assai e doloroso per noi il vederci condotti a consigliare nuove spese. Eppure non esitiamo. Faremo per altro alcune osservazioni sui calcoli prodotti onde ridurli a quelle cifre che noi crediamo più esatte.

Ed in primo luogo, la spesa per giungere ad Intra per Orta la vediamo conteggiata (per chil. 71) in . L. 13,328,000
Per toccare alla Svizzera (chilometri 24.1) a » 7,000,000

Totale sullo Stato. . . L. 20,328,000

alla qual cifra, per fare i necessari confronti, converrebbe aggiungere la spesa per arrivare fino a Locarno.

Si accenna dal Ministero essersi ridotta la spesa calcolata da principio dal signor Bosso a quella occorrente per un solo binario.

La Commissione non è certamente in grado di giudicare, con sufficiente maturità di consiglio, se questa somma sia tuttavia suscettibile di riduzione, nè se siansi anche eliminate le opere e le spese state proposte dal signor Bosso, secondo le fattegli prescrizioni, per ovviare ad ogni passaggio a livello della ferrovia, al che si è rinunziato in seguito. I calcoli della riduzione della linea ad un solo binario non ci furono comunicati, nè conosciamo le basi sulle quali fu peritato il tronco da Intra al confine svizzero. Perciò, quantunque gli esempi che potremmo citare di strade poste in condizioni analoghe, ci potrebbero far credere che la somma indicata è eccessiva, noi lascieremo la questione indecisa.

Ma non possiamo assolutamente ammettere col Ministero la somma da esso accennata per la linea d'Arona in sole . . . . . L. 4,866,529.32
Ed infatti converrà aggiungere anzitutto quella pagata al signor Donnino pei lavori sulla linea Bosso in . . . . . » 143,251.90

Totale . . . L. 5,009,681.22

Non basta: il Ministero mostra l'intendimento, come si è già riferito, di *volger il nostro naviglio alla protezione e difesa della nostra costiera.* Bisognerà pure che faccia perciò delle spese, che non saranno tenui, nè pel primo stabilimento, nè per la manutenzione, tanto più che trovò essere il collocamento il più opportuno del nostro naviglio nel porto da costruirsi ad Arona, sotto il castello controstante d'Angera, che lo domina alla distanza di soli metri 1500.

Non basta ancora; lo sviluppo di un materiale di navigazione che prenda anche il carattere militare, esige, per le riparazioni sue proprie, speciali stabilimenti, magazzini, officine, bacino di carenaggio, ecc.

E di queste spese non un cenno nel progetto ministeriale, in un progetto il cui montare veniva posto a confronto con un altro, ed al quale si voleva preferirlo essenzialmente perchè più economico!

Ma siccome esse sarebbero tutte necessarie, come ci pare evidente, avrebbero formato oggetto a suo tempo di domanda di crediti supplementari, oppure si sarebbe per economia rinunziato poi ad attuare la navigazione in quel modo conveniente e dignitoso per cui la si vuol fare in oggi preferire ad un servizio di ferrovia.

Diremo infine che il confronto di spesa di primo stabilimento, fatto dal signor ministro fra due linee le quali devono rendere lo stesso servizio produttivo dei trasporti, senza farsi carico se queste linee, coi mezzi di cui le vuole fornite, possano rendere realmente e nella stessa *misura* il servizio produttivo cui sono destinate; il fare, diciamo, un confronto di spesa in tal guisa, è tutt'affatto erroneo e contrasta ai più evidenti ammaestramenti della scienza e dell'esperienza. In fatti, noi lo abbiamo già detto, la potenza della strada ferrata è grandissima, e si estende a milioni di tonnellate; quella di una flottiglia, qual fu proposta dal Ministero, basterà forse al movimento attuale, ma sarà di

gran lunga insufficiente, se le comunicazioni con la Svizzera, anche quali vennero dal Ministero proposte, venissero attuate.

Ciò posto per le spese di primo stabilimento, esaminiamo come andrebbero le cose circa alla manutenzione ed all'esercizio di tutta l'intiera linea da Novara a Locarno. Il calcolo che segue le rappresenta in quella più precisa misura che ci fu dato di determinare con la scorta della relazione Mauss, delle notizie prese sul luogo e ricavate da altri documenti. La spesa di esercizio e di manutenzione annua di una ferrovia da Novara ad Arona e della navigazione successiva da Arona a Locarno sarebbe la seguente:

Osservazioni sulle spese di esercizio.

1° Ferrovia da Novara ad Arona, chilometri 34 500, a lire 11,000 al chilometro, che è il costo della manutenzione stessa della ferrovia dello Stato	L.	379,500
2° Navigazione con sei battelli a vapore da 120 cavalli.		
Il vapore *Radetzky*, di 100 cavalli, costa per combustibile e pel macchinista al giorno.	L. 220	
Altro personale diverso a bordo si calcola	» 40	
	L. 260	
Per un battello di 120 cav. si portano	» 300	
Totale . .	L.	657,000

Il signor ispettore Mauss calcolava sole annue lire 516,900, ma la differenza è giustificata col confronto pratico suddetto e col riflesso che il combustibile è assai più caro in Piemonte che nel Belgio d'onde egli prese i dati del suo calcolo.

3° Riparazioni ordinarie e straordinarie al 5 per cento sul valore capitale di otto battelli in lire 3,200,000	L.	160,000
A riportarsi . . .	L.	1,196,500

Importo . . . . L.	1.196,500
[illegible] delle diverse sezioni [illegible] . . . . . »	140,000
[illegible] del- [illegible] »	256,000
[illegible] »	717,439
Totale complessivo . L.	2.309,939

[illegible] il mantenimento e l'esercizio della [illegible] Novara a Locarno, a metà di detto prin- [illegible] tronco da Intra a Locarno chilometri 33.6), [illegible] non essendo dati alcun [illegible] Ai sistemi per mantenimento e dati accettati in [illegible] Ministeri e calcolando su medesimi il tronco da [illegible] a Locarno che i Ministeri non ha calcolato.

[illegible] si questo mese i subdetti [illegible]:

[illegible] da Novara a Locarno chilometri 104.6 a [illegible] nella manutenzione della ferrovia dello Stato . . . . . L. 1.150,600

[illegible] per conto della spesa [illegible] mile.

[illegible] da Novara a Intra chilometri [illegible] Ministeri . . . L. [illegible]

[illegible] Ministeri » [illegible]

[illegible] a Locarno [illegible] calcolato [illegible] a Lire [illegible] e cent. 43 al chilometro . . » 2.759,336

Totale . . . L. 23.087,336

Interessi su detta somma . . . . . » 1,154,366

Totale . . . L. 2,304,966

(1) Alcuni la calcolano al 10 per cento.

[illegible] al 33 per mille, limite questo [illegible] suggeriti dai nostri ingegneri, lo [illegible] potersi estendere sino al [illegible] che nella tratta progettata [illegible] nel progetto Bosso la pen- [illegible] e che non vi ha quindi alcun in- [illegible]

[illegible] un rapporto del *Board of* [illegible] si legge:

« [illegible] les pentes, a grandement [illegible] s'était primitivement rat- [illegible] Newcastle à Carlisle présente un [illegible] qu'une succession continuelle [illegible] *jusqu'à* 176 *mètres dans* [illegible] et qui est exploité avec économie [illegible]

« [illegible] Manchester à Liverpool, dans son exten- [illegible] en S, avec rayons de 222 [illegible] les trains à grande vitesse [illegible]

« [illegible] Manchester à Leeds a, en déhors des ap- [illegible] de 222 mètres sur une [illegible] les trains passent chaque [illegible] l'accident ou l'in- [illegible] »

[illegible] sulla strada del Gard, è [illegible] di 200 metri che viene [illegible] anche coi convogli [illegible]

[illegible] circa all'esercizio com- [illegible] della navigazione, cioè che crescendo [illegible] una sensibilissima differenza nella spesa [illegible] imperocchè la ferrovia avendo il suo [illegible] due categorie, vale a dire di [illegible] di trasporto, ossia vagoni, si può,

abbiano fatto le loro ferrovie, e scendendo dalle pendici, o almeno dal piede delle grandi Alpi, siano non solo giunti al Lago, ma ne abbiano contornate le sponde, dal momento che il Ministero stesso nutre non infondata lusinga che, non appena approvato per legge il suo progetto, si sarebbero viste società serie dar mano ad aprire la via ferrata da Locarno a Biasca, e spingerla sino al piede delle Alpi.

Conclusione sulla prevalenza delle due linee.

Dopo quanto abbiamo premesso, la Commissione conchiude:

1° Che la linea da Novara ad Arona non soddisfa ai bisogni del paese, nè agli interessi del nostro commercio marittimo;

2° Che la detta linea è meno utile di quella per Borgomanero ed Orta per quanto riguarda il commercio interno dello Stato;

3° Che conviene quindi preferire la linea per Borgomanero ed Orta.

Proposte per effettuare e coadiuvare l'esecuzione della ferrovia.

L'ordine che nella nostra discussione ci siamo prefisso ci conduce all'ultima questione, l'esame cioè delle proposte diverse per effettuare e coadiuvare l'esecuzione delle opere.

Il signor ministro dichiara risolutamente di credere « non esservi alcuno che non vegga qual triste speculazione sarebbe quella di cedere ad una compagnia uno dei tronchi di strada che darà un maggiore interesse netto; e che lo darà maggiore all'amministrazione dello Stato, ecc. »

Costruzione a carico dello Stato o mediante concessioni a compagnie private.

Questa dichiarazione non sappiamo come possa venir messa da canto a quella fatta alla Camera nella seduta del 22 dicembre 1851, in cui, rispondendo ad una interpellanza apposita del deputato Cadorna, lo stesso signor ministro diceva che sarebbe stata « per certo accolta favorevolmente dal Go-

Il 2° *da Bormida a Novi* era calcolato a . L. 549,974.15
fu deliberato a . . . . . » 499,568.19
e liquidato in. . . . . » 937,659.45

e così con un aumento di quasi il 100 per cento.

Il 3° tronco è la *Galleria degli Armirotti:*

calcolato in . . . . . L. 392,196.60
aggiudicato per . . . . . » 357,934.98
e saldato in . . . . . » 528,242.59

vale a dire con un aumento di più del 47 per cento.

Si ammettano pure circostanze straordinarie di tali accrescimenti oltre le previsioni, ma non si potrà, estendendo anche il confronto alle spese degli altri tronchi tuttora in corso, e senza parlare di quelle affatto eccezionali di San Paolo e di Felizzano, non si potrà a meno, ci pare, di ritenere che in media l'esecuzione per cura dello Stato esiga un'eccedenza di spesa pari al 33 per cento, ossia al terzo del totale importo degli appalti. Adottando il sistema delle concessioni questa maggiore spesa non si verifica. In terzo luogo v'ha un altro vantaggio servendosi delle società, ed è rappresentato dalla differenza che passa tra il montare dello interesse che il Governo debbe pagare pei capitali mutuati, e quello che potrebbe garantire ad una società. Questa differenza noi la calcoliamo del mezzo per cento. Cosicchè, se l'interesse del debito dello Stato fosse del 5 per cento, la garanzia non sarebbe maggiore del 4 e mezzo alla società imprenditrice; se del 4 e mezzo il primo, la seconda del solo 4 per cento. È cosa di fatto che si preferisce un interesse minore, associato all'eventualità di un maggior guadagno, ad un interesse più largo, fisso ed invariabile. Il 3 per cento gode di un favore pel margine appunto che lascia alla speculazione. Le obbligazioni di uno Stato medesimo sono al di sopra del pari col frutto del solo 4 per cento, perchè v'ha il giuoco del premio annesso. Infine le

azioni di strade ferrate con l'interesse garantito del solo 4 e mezzo superano il pari, quando la rendita del 5 per cento ne sta al disotto. Ciò posto, confrontando i casi in cui lo Stato eseguisca l'opera contraendo un debito o garantisca un interesse alla società che l'assume, è chiaro che tanto vale il pagare a questa la differenza in caso di minor reddito, quanto sopportarla egli stesso a fronte del capitalista sovventore del denaro. La diversità effettiva consisterà soltanto in quel divario che passerà tra l'interesse garantito alla società e quello che lo Stato pagherà pel suo debito, e che dicemmo del mezzo per cento. Ora questo mezzo per cento calcolato coll'interesse composto, corrisponderà ad una somma eguale al capitale impiegato nell'opera in capo ad anni 49, e così a più del doppio di esso allo scadere dei 99 anni, epoca del riscatto.

Riducendo a cifre queste differenze favorevoli per lo Stato che preferisca la garanzia d'interesse alla società, all'esecuzione per suo conto, e supponendo un'opera di 10 milioni, per cui una società se ne incaricasse, si avrebbe:

1° Risparmio del capitale . . .	L.	10,000,000. »
2° Risparmio delle maggiori spese dell'esecuzione governativa	»	3,333,333. 33
3° Risparmio del mezzo per cento di differenza tra la garanzia e l'interesse del debito a contrarsi. . . .	»	26,666,666. 67
Totale economia. . .	L.	40,000,000. 00

Ben è vero che non verificasi questa differenza del mezzo per cento se non nel caso in cui la rendita della strada per una compagnia essendo inferiore alla garanzia, lo Stato dovesse pagarle un supplemento; e forse il signor ministro ci dirà che la nostra linea renderà il 5 per cento ed anche più. Ma noi rispondiamo che il primo caso è il più probabile, e senza citare la nostra esperienza che ci rivela l'ammontare del prodotto della nostra ferrovia ben inferiore

al 3 per cento, diremo che la media della rendita degli undici mila chilometri delle ferrovie inglesi è del 3 per cento; che quella dei 556 chilometri dello Stato belgico rilevava nel 1850 al solo 3 85 per cento e crebbe d'alcun poco nel 1851, grazie particolarmente al cresciuto passaggio per l'Esposizione di Londra, e che la media dei quasi 3 mila chilometri, che sono in attività in Francia, non è di molto superiore.

A queste brevi osservazioni altre se ne possono aggiungere nel senso delle concessioni all'industria privata, come sarebbero la possibilità di procurare un reddito allo Stato, mediante un'imposta sulle ferrovie private; i vantaggi che si sogliono stipulare nelle concessioni medesime pel trasporto gratuito, per esempio, dei dispacci postali, di un prezzo di favore pei generi di privativa ed oggetti di spettanza dello Stato, pei militari, pei detenuti od altri simili. Ma non ci dilungheremo di più. Il solo paese dove l'esecuzione per cura del Governo abbia veramente prevalsa è il Belgio: ma pare che vi abbia definitivamente rinunciato, e le ferrovie stesse dello Stato saranno cedute all'industria privata.

All'asserzione poi del signor ministro che il prodotto della ferrovia sarebbe « molto maggiore nelle mani dell'amministrazione, » osserviamo potersi bensì ammettere che l'esercizio di una strada ferrata possa essere utile nelle mani di un Governo, ma non già perchè dia « molto maggiore prodotto, » ma perchè all'opposto il Governo potrà rinunziare a parte del suo reddito opportunamente con ribassare le tariffe, con eseguire più solidamente le riparazioni, con procurare maggiori comodi al paese o scemare le spese di transito sulle merci di lungo corso, come sarebbero per noi quelle che esporterebbe ed importerebbe il porto di Genova, ecc.

Ma qui ci si chiederà, se, ciò posto, intendiamo di proporre la concessione di questa strada all'industria privata, e se per noi si accolgano le offerte della società inglese o

che si può ridurre ed abbandonare all'uopo, pei transiti della grande linea della Svizzera. Notisi poi che questi stessi prezzi potranno, anzi dovranno, essere ulteriormente ridotti, poichè il vero costo medio dei trasporti sulle principali strade d'Europa è il seguente:

	Per ogni viaggiatore		Per ogni tonnellata di merce
	Tassa indiretta dedotta	Tassa indiretta non dedotta	
Percezione media per chilometro . . L.	0,0731	0,0756	0,11009
Spesa media effettiva. . . . . »	0,0390	0,0415	0,0469
Proporzione delle spese colla percezione »	53 %	55 %	42 %

La riduzione delle spese d'esercizio deve essere la cura precipua dell'Amministrazione, la quale deve ottenerla come si ottiene altrove.

Ma ci si domanderà se, non presentandosi una società per chiedere la concessione, dovremo aspettare e perdere un tempo prezioso. No certamente.

Se una società non si presenta al momento, si presenterà certo fra non molto. Se volete che essa vi giunga con buone proposte, pubblicate un programma con le condizioni surriferite e quelle altre che è facile ideare conducenti allo stesso scopo.

Per la strada della Savoia che il Governo voleva seriamente eseguire, le offerte le trovò in pochi mesi, sebbene gli studi fossero quasi tutti da fare. Per questa intrapresa, della quale l'importanza è ben maggiore, solo che lo si voglia davvero, non vi può essere dubbio che le offerte arrivino.

Ad ogni modo intanto che si aspetterà un'offerta, noi non vogliamo che il tempo vada perduto. Circa 10 chilometri sono già compiuti da ormai 4 anni. Per giungere

lometri 556 con la spesa di sole lire 167,804,145. 24, e così il doppio circa di quanto avremo fatto noi con la medesima spesa, tuttavia cambiò proposito, da quanto pare, e diede le linee ulteriori all'industria privata.

Se suggeriamo come spediente, speriamo soltanto temporario, di intraprendere le opere per conto del Governo, il nostro avviso è dettato da che la spesa non è poi tanto grave, non è sproporzionata nè ai nostri mezzi, nè alle somme già spese nella ferrovia pel porto specialmente di Genova, ed a quelle che per esso e per la marina nostra si devono spendere; e riteniamo che di questo tronco fatto da noi, od otterremo il rimborso quanto meno parziale, o ci varremo per determinare l'opera grandiosa della linea da Genova alla Svizzera ed alla Germania.

Ci sia permesso un'ultima volta di ripeterlo. Se noi vogliamo procacciare uno sfogo al porto di Genova; se noi vogliamo dare alla nostra marina quello sviluppo di cui è suscettibile; se crediamo che nella estensione del commercio marittimo si racchiuda un elemento di forza, se di questo elemento vogliamo far potente lo Stato ed arricchir la nazione, e così prepararla con un mezzo veramente efficace ai suoi alti destini, non bisogna misurare avaramente i sacrifizi che si debbono fare: bisogna che il Governo e il Parlamento diano opera seriamente ed efficacemente affinchè sia costrutta una ferrovia continua che unisca il porto di Genova alla Svizzera ed alla Germania. Ogni altro espediente, per quanto seriamente adoperato, non raggiungerebbe l'intento.

Conclusioni finali.

Nelle sue conclusioni finali la Commissione non deve che riassumere quelle di volta in volta già esposte nei premess ragionamenti.

La maggioranza della Commissione è di avviso:

1° Che la scelta della linea di comunicazione fra il porto di Genova, la Svizzera e la Germania debba cadere

sopra una delle linee seguenti: il Grimsel, il San Gottardo, il Luckmanier, e che fra queste tre linee la questione di preferenza non sia conveniente il pregiudicarla, finchè non siansi fatti per cura del Governo nuovi e più accurati studi;

2° Che solamente una ferrovia continua in una delle direzioni predette fino al Lago di Costanza può soddisfare agli interessi del paese e promuovere il nostro commercio marittimo;

3° Che sia senza dilazione dato mano alla costruzione del tronco fra Novara per Borgomanero ed Orta alle vicinanze di Gravellona;

4° Che sia fatta facoltà al Governo di prolungare la detta linea fino ad Intra;

5° Che l'opera sia costrutta per intanto a carico dello Stato, salvo a farne in seguito oggetto di concessione alla compagnia intraprenditrice della linea che raggiunga le ferrovie svizzere;

6° Che il nostro Governo abbia a coltivare ed aprire coi Governi interessati e con le compagnie private le trattative e le pratiche opportune onde ottenere la esecuzione dell'opera.

Coerentemente a queste conclusioni si propone il seguente

PROGETTO DI LEGGE

Art. 1. È ordinata la costruzione di una strada ferrata da Novara a Gravellona per Borgomanero ed Orta.

Art. 2. È fatta facoltà al Governo di prolungare la detta strada fino ad Intra.

TABELLE

delle lunghezze approssimative delle diverse linee di ferrovie contemplate nella relazione

Avvertenza. — Le distanze sono desunte dai documenti uffiziali, presentati al Governo svizzero, e, in parte, dal signor Koller, massime per quanto riguarda le linee di Francia e di Germania; per le linee italiane si consultarono la carta dello Stato Maggiore Generale, e le altre che si poterono avere migliori. Per calcolare il tempo, farebbe mestieri avere progetti definitivi onde conoscere la lunghezza dei piani inclinati, sui quali la velocità è minore: la Commissione ha compilato le tabelle nell' ipotesi di una linea continua, e in questo caso, per conoscere approssimativamente la durata del tragitto, si può calcolare 40 chilometri all'ora, ed aggiungervi il maggior tempo che si deve impiegare a valicare la parte più difficile delle Alpi, che non varia di molto nei diversi passaggi, e può ritenersi da 40 a 60 chilometri.

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. I. Da Genova a Romanshorn.		
Moncenisio. . 1. Da Genova ad Alessandria . .	75	
2. Alessandria a Torino	90	
3. Torino a Susa	52	Secondo la Commissione internazionale.
4. Susa a Modane.	43	Da Susa a Modane la strada attuale corre 62 chilometri; quando si debba valicare con essa la catena, la distanza cresce di 14 chilometri.
5. Modane a St-Michel	6	
6. St-Michel a Chambéry . . .	91	
7. Chambéry a Ginevra	88	Pel tempo del tragitto si suppone la linea continua. Avvertasi che nella relazione della Commissione internazionale si valutò bensì un maggior tempo, benchè non sufficiente, per valicare la montagna con la strada ordinaria, ma si suppose fatta la ferrovia da Ginevra a Morges, e da Yverdun a Soletta, e quindi non si ebbe riguardo alla navigazione dei laghi svizzeri.
8. Ginevra a Morges	48,5	
9 Morges a Yverdun	38,4	
10. Yverdun a Soletta	90,5	
11. Soletta a Zurigo	101,5	
12. Zurigo a Romanshorn. . . .	83,3	
Totale . . .	815,2	
N. II. Da Genova a Basilea.		
Moncenisio. . 1. Da Genova a Torino	165	Vedi Tabella I.
2. Torino a Chambéry.	200	Id.
3. Chambéry a Yverdun. . . .	174,9	Id.
4. Yverdun a Soletta	90,5	
5. Soletta a Olten.	37	
6. Olten a Sissach.	16	
7. Sissach a Basilea.	20,5	
Totale . . .	703,9	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. III. Da Genova a Romanshorn.		
Grimsel . . . 1. Da Genova ad Alessandria . . .	75	Il passo del Sempione pare più conveniente dell'Albrun. La Commissione si attenne tuttavia alle distanze dei signori Mac-Lean e Stileman, i quali fecero uno studio speciale. Quando vogliasi apprezzare la lunghezza della linea Sempione-Grimsel, bisognerà aggiungere, secondo Koller, chil. 8. 50
2. Alessandria a Novara . . .	66	
3 Novara a Gravellona	56, 6	
4. Gravellona a Domodossola .	30, 5	
5. Domodossola a Pontemaglio.	7, 8	
6. Pontemaglio a Crodo. . . .	4, 7	
7. Crodo a Villa di Ponti . . .	20, 8	
8. Tunnel dell'Albrun.	4	
9. Dal Tunnel ad Auserbinn. . . .	8, 5	
10. Da Auserbinn a Oberwald . . .	23	
11. Oberwald a Uraied.	17	
12. Tunnel del Grimsel.	4	
13. Dal Tunnel a Keiserthal	18	
14. Da Keiserthal al Piano inclinato.	4	
15. Dal Piano inclinato a Lucerna. .	23	
16. Da Lucerna a Zurigo.	36, 3	Avvertasi che la linea da Lucerna a Zurigo per Cham è quella consigliata dai signori Mac-Lean e Stileman.
17. Zurigo a Romanshorn . . .	83, 3	
Totale . . .	485, 5	
N. IV. Da Genova a Basilea.		
Grimsel . . . 1. Da Genova a Domodossola. . . .	228, 1	Vedi Tabella III.
2. Domodossola a Lucerna . . .	137, 8	Id.
3. Lucerna a Olten.	57	
4. Olten a Sissach	16	
5 Sissach a Basilea	20, 5	
Totale . . .	459, 4	
N. V. Da Genova a Romanshorn.		
San Gottardo 1. Da Genova a Novara.	141	Vedi Tabella III.
2. Novara a Gravellona	56, 6	Dal n° 4 al n° 14 le distanze sono desunte da un opuscolo dell'ingegnere Lucchini, persona assai competente e molto pratica delle località.
3. Gravellona a Locarno. . . .	45, 6	
4. Locarno a Poleggio.	41	
5. Poleggio a Giornico.	6, 6	Le distanze da Novara a Locarno furono prese accuratamente sulla carta dello Stato Maggiore. Secondo gli sviluppi del progetto Bosso la distanza da Novara a Locarno riescirebbe di chilometri 104. 6.
6. Giornico a Lavorgo.	4, 7	
7. Lavorgo a Faido	6, 1	
8. Faido a Dazio grande. . . .	4, 9	
Da riportarsi . . .	306, 5	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
Riporto . . .	306,5	
Gottardo. 9. Da Dazio grande a Fiesso. . . .	1,5	Sulla carta dello Stato Maggiore non è che di chilometri 102. 2. Le distanze prese sulla carta dello Stato Maggiore sono le seguenti: Da Novara a Momo. Chil. 14 500; Momo a Borgomanero » 15 550; Borgomanero a Omegna » 20 600; Omegna a Gravellona » 6 000; Gravellona a Fondo-Toce. . . . . » 6 250; Fondo-Toce a Intra . » 5 750; Intra a Rio di Cannero » 13 000; Rio di Cannero a Canobbio . . . . . » 5 100; Canobbio a Valmara. » 6 000; Valmara (confine) a Locarno . . . . » 9 500. Chil. 102 250
10. Fiesso a Ambri.	3	
11. Ambri a Piotta.	2,5	
12. Piotta a Airolo.	5,5	
13. Airolo a Bedretto.	9	
14. Bedretto a Piano Cassino. .	9	
15. Tunnel a Valle Ursera . . .	6,5	
16. Valle Ursera a Brunnen . .	59,5	
17. Brunnen a Zurigo	54	
18. Zurigo a Romanshorn . . .	83,3	
Totale . . .	540,3	
N. VI. **Da Genova a Basilea.**		
Gottardo. 1. Da Genova a Locarno	243,2	Vedi Tabella V.
2. Locarno a Poleggio.	41	
3. Poleggio a Brunnen.	118,8	Id.
4. Brunnen a Zurigo	51	
5. Zurigo a Olten.	64,5	
6. Olten a Basilea.	36,5	
Totale . . .	558	
N. VII. **Da Genova a Rorschach.**		
manier. 1. Da Genova a Locarno	243,2	Vedi Tabella V.
2. Locarno a Biasca.	41	La Commissione si attenne alle relazioni del signor Stephenson, dei signori Geigy. e Ziegler e della Commissione internazionale. Secondo la memoria stampata più innanzi del signor Carbonazzi, la lunghezza della linea sarebbe alquanto maggiore.
3. Biasca a Prugiasco	12,3	
4. Prugiasco a Sumvix	42,6	
5. Sumvix a Truns	7	
6. Truns a Coira	45,3	
7. Coira a Sargans	22	
8. Sargans a Rorschach. . . .	65	
Totale . . .	478,4	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle sud-divisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. VIII. **Da Genova a Basilea.**		
Luckmanier. 1. Da Genova a Biasca	284,2	Vedi Tabella VII.
2. Biasca a Sargans	129.2	
3. Sargans a Wallenstadt	16	
4. Wallenstadt a Zurigo	77	
5. Zurigo a Olten	64,5	
6. Olten a Basilea	36,5	
Totale	607,4	
N. IX. **Da Genova a Rorschach.**		
Splugen. 1. Da Genova a Novi	53	
2. Novi a Tortona	17,5	Da Torino a Rorschach per questa linea, chilometri 446 1.
3. Tortona a Voghera	16,5	
4. Voghera per Casteggio a Pavia	29,5	
5. Pavia a Milano	36	
6. Milano a Como	41,1	
7. Como a Riva	61	
8. Riva a Gallivaggio	16	
9. Gallivaggio a Isola	9	
10. Isola a Splugen	13	
11. Splugen a Andeer	10	
12. Andeer a Coira	37	
13. Coira a Sargans	22	
14. Sargans a Rorschach	65	
Totale	426,6	
N. X. **Da Genova a Rorschach.**		
Splugen. 1. Da Genova ad Alessandria	75	
2. Alessandria a Mortara	42	
3. Mortara a Vigevano	13	
4. Vigevano a Milano	32	
5. Milano a Rorschach	314,1	Vedi Tabella IX.
Totale	476,1	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. XI. Da Genova a Rorschach.		
lugen . . . 1. Da Genova a Novara.	141	Vedi Tabella I.
2. Novara a Milano	45	
3. Milano a Rorschach	314, 1	Vedi Tabella IX.
Totale . . .	500, 1	
N. XII. Da Genova a Basilea per Pavia.		
lugen . . . 1. Da Genova a Milano.	152, 5	Vedi Tabella IX.
2. Milano a Basilea	403, 1	Vedi Tabella XIV.
Totale . . .	555, 6	
N. XIII. Da Genova a Basilea per Vigevano.		
lugen . . . 1. Da Genova a Milano per Vigevano	162	Vedi Tabella X.
2. Milano a Basilea	403, 1	
Totale . . .	565, 1	
N. XIV. Da Genova a Basilea per lo Splugen.		
1. Da Genova a Milano per Novara.	186	Vedi Tabella XI.
lugen . . . 2. Milano a Sargans.	209, 1	Vedi Tabella IX.
3. Sargans a Zurigo.	93	
4. Zurigo a Basilea	101	
Totale . . .	589, 1	
N. XV. Da Genova a Rorschach.		
1. Da Genova a Novara	141	Vedi Tabella I.
2. Novara a Locarno	102, 2	Vedi Tabella V.
3. Locarno a Soazza.	53, 3	
Bernardino 4. Soazza a San Giacomo . . .	7	
5. San Giacomo a Interrhein. .	13, 5	
6. Interrhein a Splugen	9, 5	
7. Splugen a Rorschach. . . .	134	Vedi Tabella IX.
Totale . . .	460, 5	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. XVI. Da Genova a Basilea.		
S. Bernardino 1. Da Genova a Splugen	326,5	Vedi Tabella XV.
2. Splugen a Sargans	69	Da Splugen a Andeer. . . Chil. 10
3. Sargans a Zurigo	93	Andeer a Coira . . . . . » 37
4. Zurigo a Basilea	101	Coira a Sargans. . . . . » 22
Totale . . .	589,5	Chil. 69
N. XVII. Da Torino a Romanshorn.		
Moncenisio. . 1. Da Torino a Ginevra.	288	Vedi Tabella I.
2. Ginevra a Yverdun.	86,9	Id.
3. Yverdun a Olten	127,5	Vedi Tabella II.
4. Olten a Zurigo	64,5	
5. Zurigo a Romanshorn. . . .	83,3	
Totale . . .	650,2	
N. XVIII. Da Torino a Basilea.		
Moncenisio. . 1. Da Torino a Olten	502,4	Vedi Tabella XVII. Si noti la differenza di 14 chilometri, già avvertita.
2. Olten a Basilea.	36,5	
Totale . . .	538,9	
N. XIX. Da Torino a Romanshorn.		
Grimsel . . . 1. Da Torino a Novara	93,3	
2. Novara a Domodossola . . .	87,1	Vedi Tabella III.
3. Domodossola a Lucerna . . .	137,8	Id.
4. Lucerna a Zurigo.	36,3	Per Cham.
5. Zurigo a Romanshorn. . . .	83,3	
Totale . . .	437,8	
N. XX. Da Torino a Basilea.		
Grimsel . . . 1. Da Torino a Lucerna.	318,2	Vedi Tabella XIX.
2. Lucerna a Olten	57	
3. Olten a Basilea.	36,5	
Totale . . .	411,7	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. XXI. Da Torino a Romanshorn.		
1. Da Torino a Novara	93,3	
2. Novara a Locarno	102,2	Vedi Tabella V.
3. Locarno a Biasca.	41	
a Gottardo 4. Biasca a Brunnen.	118,8	Id.
5. Brunnen a Zurigo.	54	
6. Zurigo a Romanshorn . . .	83,3	
Totale . . .	492,6	
N. XXII. Da Torino a Basilea per Zurigo.		
a Gottardo 1. Da Torino a Zurigo	409,3	Vedi Tabella XXI.
2. Zurigo a Basilea	101	
Totale . . .	510,3	
N. XXIII. Da Torino a Basilea per Lucerna.		
1. Da Torino a Brunnen.	355,3	
2. Brunnen a Lucerna.	25	Pel caso ove si tratti di una ferrovia continua, occorrerebbe fare il circuito del lago de' Quattro Cantoni, e la linea sarebbe assai più lunga.
a Gottardo 3. Lucerna a Olten	57	
4. Olten a Basilea.	36,5	
Totale . . .	473,8	
N. XXIV. Da Torino a Rorschach.		
1. Da Torino a Biasca	236,5	Vedi Tabella XXI.
ckmanier. 2. Biasca a Sargans.	129,2	Vedi Tabella VII.
3. Sargans a Rorschach. . . .	65	
Totale . . .	430,7	
N. XXV. Da Torino a Basilea.		
1. Da Torino a Sargans.	365,7	Vedi Tabella XXIV.
ckmanier. 2. Sargans a Zurigo e Basilea.	194	
Totale . . .	559,7	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. XXVI. Da Torino a Rorschach.		
S. Bernardino 1. Da Torino a Novara	93,3	
2. Novara a Splugen	185,5	Vedi Tabella XV.
3. Splugen a Sargans	69	Vedi Tabella IX.
4. Sargans a Rorschach	65	
Totale . . .	412,8	
N. XXVII. Da Torino a Basilea.		
S. Bernardino 1. Da Torino a Sargans.	347,8	Vedi Tabella XXVI.
2. Sargans a Zurigo e Basilea .	194	
Totale . . .	541,8	
N. XXVIII. Da Genova a Parigi.		
Sempione . . 1. Da Genova a Pontedecimo . . .	13	
2. Pontedecimo a Busalla . . .	9,7	
3. Busalla ad Alessandria . . .	52,3	
4. Alessandria a Novara. . . .	66	
5. Novara a Gravellona	56,6	
6. Gravellona a Domodossola. .	30,5	
7. Domodossola a Briga	55	La strada attuale è lunga circa 70 chilometri. Si avverta però che la via ferrata continua riescirebbe più breve, come accade di quella del Moncenisio, per lo che si potrebbero calcolare da Domodossola a Briga 55 chilometri circa.
8. Briga a Martigny e Villeneuve	120	
9. Villeneuve a Morges	41,5	
10. Morges a Yverdun	38,4	
11. Yverdun a Salins.	61,2	
12. Salins a Dijon	77,4	
13. Dijon a Parigi	288,4	
Totale . . .	910	
N. XXIX. Da Genova a Parigi per Lione.		
Moncenisio . 1. Da Genova a Chambéry	365	
2. Chambéry a Lione	130	
3. Lione a Parigi	515	
Totale . . .	1010	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. XXX. Da Genova a Parigi per Ginevra.		
nazionale . 1. Da Genova a Chambéry	365	
2. Chambéry a Ginevra	88	
3. Ginevra a Yverdun	86,9	
4. Yverdun a Parigi.	427	Vedi Tabella XXVIII.
Totale . . .	966,9	
N. XXXI. Da Torino a Parigi.		
1. Da Torino a Domodossola. . . .	150,4	Vedi Tabella XIX.
2. [illegible]	55	Per comparare questa linea col Moncenisio, ove è calcolata la ferrovia continua, è d'uopo ridurre entro questi limiti la presunta lunghezza della linea.
3. [illegible]	120	
nazionale . . 4. [illegible]	41,5	
5. [illegible]	38,4	
6. Yverdun a Parigi.	427	Vedi Tabella XXVIII.
Totale . . .	802,3	
N. XXXII. Da Torino a Parigi per Lione.		
nazionale . 1. Da Torino a Chambéry	200	
2. Chambéry a Lione	130	
3. Lione a Parigi	515	
Totale . . .	845	
N. XXXIII. Da Torino a Parigi per Ginevra e Yverdun.		
nazionale . 1. Da Torino a Ginevra	288	
2. Ginevra a Yverdun	86,9	
3. Yverdun a Parigi.	427	
Totale . . .	801,9	
N. XXXIV. Da Genova a Mannheim per Ulma.		
1. Da Genova a Rorschach	478,4	V
2. Rorschach a Friederichshafen	21	
ekmanier. 3. Friederichshafen a Ulma . . .	103	
4. Ulma a Stoccarda	94	
5. Stoccarda a Mannheim. . . .	126	
Totale . . .	822,4	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. XXXV. **Da Genova a Mannheim per Basilea.**		
Luckmanier. 1. Da Genova a Sargans	413,4	Vedi Tabella VII.
2. Sargans a Zurigo.	93	
3. Zurigo a Basilea	101	
4. Basilea a Mannheim.	267	
Totale . . .	874,4	
N. XXXVI. **Da Genova a Mannheim.**		
Moncenisio . 1. Da Genova a Basilea	703,9	Vedi Tabella II.
2. Basilea a Mannheim	267	
Totale . . .	970,9	
N. XXXVII. **Da Torino a Mannheim per Ulma.**		
Luckmanier. 1. Da Torino a Rorschach	430,7	Vedi Tabella XXIV.
2. Rorschach a Mannheim per Ulma	344	Vedi Tabella XXXIV.
Totale . . .	774,7	
N. XXXVIII. **Da Torino a Mannheim per Zurigo e Basilea.**		
Luckmanier. 1. Da Torino a Basilea	559,7	Vedi Tabella XXV.
2. Basilea a Mannheim	267	
Totale . . .	826,7	
N. XXXIX. **Da Torino a Mannheim.**		
Moncenisio . 1. Da Torino a Basilea	538,9	Vedi Tabella II.
2. Basilea a Mannheim.	267	
Totale . . .	805,9	
N. XL. **Da Marsiglia a Ginevra per Lione.**		
1. Da Marsiglia ad Avignone . . .	116	
2. Avignone a Lione	230	
3. Lione a Ginevra per Belley .	160	
Totale . . .	506	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. XLVI. Da Genova ad Augusta pel Luckmanier.		
1. Da Genova a Locarno	243, 2	Vedi Tabella VII.
2. Locarno a Coira	148, 2	
3. Coira a Rheinek	79	Da Coira a Rorschach. Chil. 87 »
4. Rheinek a Lindau	23	Da Rorschach a Lindau, traversando il lago di Costanza . . . . . » 16 7
5. Lindau ad Augusta.	192	
Totale . . .	688. 4	Totale . . Chil. 103 7 Invece di. . . » 105 »
N. XLVII. Da Genova ad Augusta pel Moncenisio.		
1. Da Genova a Romanshorn . . .	815. 2	Vedi Tabella I.
2. Romanshorn a Rorschach. .	15, 2	Traversando il lago di Costanza da Romanshorn a Lindau sono chilometri 24 4, invece di 50 2.
3. Rorschach a Rheinek. . . .	9	
4. Rheinek a Lindau	26	
5. Lindau ad Augusta.	192	
Totale . . .	1057, 4	
N. XLVIII. Da Genova a Lipsia pel Luckmanier.		
1. Da Genova ad Augusta	688, 4	Vedi Tabella XLVI.
2. Augusta per Nuremberg a Hof.	359	
3. Hof a Lipsia	164	
Totale . . .	1211, 4	
N. XLIX. Da Trieste a Rorschach per lo Spluga		
1. Da Trieste all'Isonzo.	55	
2. Isonzo a Venezia	156	
3. Venezia a Verona.	117	
4 Verona a Milano	165	
5. Milano a Rorschach.	314, 1	Vedi Tabella IX.
Totale . . .	807, 1	
N. L. Da Trieste ad Augusta pel Brenner.		
1. Da Trieste a Verona.	328	Vedi Tabella XLIX.
2. Verona ad Augusta.	492	Vedi Tabella LIII.
Totale . . .	820	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. LI. Da Trieste a Lipsia pel Sömmering.		
1. Da Lipsia a Dresda.	115	
2 Dresda a Praga.	189	
3. Praga a Vienna.	400	
4. Vienna a Trieste	531	
Totale . . .	1235	
N. LII. Da Venezia a Rorschach per lo Spluga.		
1. Da Venezia a Verona.	117	Nel *Manuel Chaix* è indicata per chilometri 136.
2. Verona a Milano	165	
3. Milano a Rorschach.	314, 1	Vedi Tabella IX.
Totale . . .	596, 1	
N. LIII. Da Venezia ad Augusta pel Brenner.		
1. Da Venezia a Verona.	117	
2. Verona a Bolzano.	156	
3. Bolzano a Innspruck	127	
4. Innspruck a Münich.	148	
5. Münich ad Augusta.	61	
Totale . . .	609	
N. LIV. Da Livorno a Rorschach per lo Spluga.		
1. Da Livorno a Pisa	20, 3	Le distanze sono prese sopra carte geografiche e corografiche.
2. Pisa a Lucca.	20	
3. Lucca a Pistoia.	36	
4. Pistoia al Colle della Porretta	24	
5. Colle della Porretta a Bologna	51	
6. Bologna a Modena	35, 2	
7. Modena a Reggio.	24	
8. Reggio a Parma	24, 9	
9. Parma a Piacenza.	70	
10. Piacenza a Milano.	63, 5	
11. Milano a Rorschach.	314, 1	Vedi Tabella IX.
Totale . . .	683	

INDICAZIONE DELLE LINEE e delle suddivisioni e diverse direzioni di ciascuna di esse	Lunghezza in chilometri	OSSERVAZIONI
N. LV. Da Livorno ad Augusta pel Brenner.		
1. Da Livorno a Bologna	151,3	Vedi Tabella LIV.
2. Bologna a Reggio.	53,2	
3. Reggio a Mantova	50	
4. Mantova a Verona	37,3	
5. Verona ad Augusta.	492	Vedi Tabella LIII.
Totale . . .	739,8	
N. LVI. Da Susa a Rorschach pel Moncenisio.		
1. Da Susa a Soletta	413,4	Vedi Tabella I.
2. Soletta a Zurigo	101,5	
3. Zurigo a Rorschach	98,5	
Totale . . .	613,4	
N. LVII. Da Susa a Rorschach pel Luckmanier.		
1. Da Susa a Torino	52	
2. Torino a Rorschach.	430,7	Vedi Tabella XXIV.
Totale . . .	482,7	

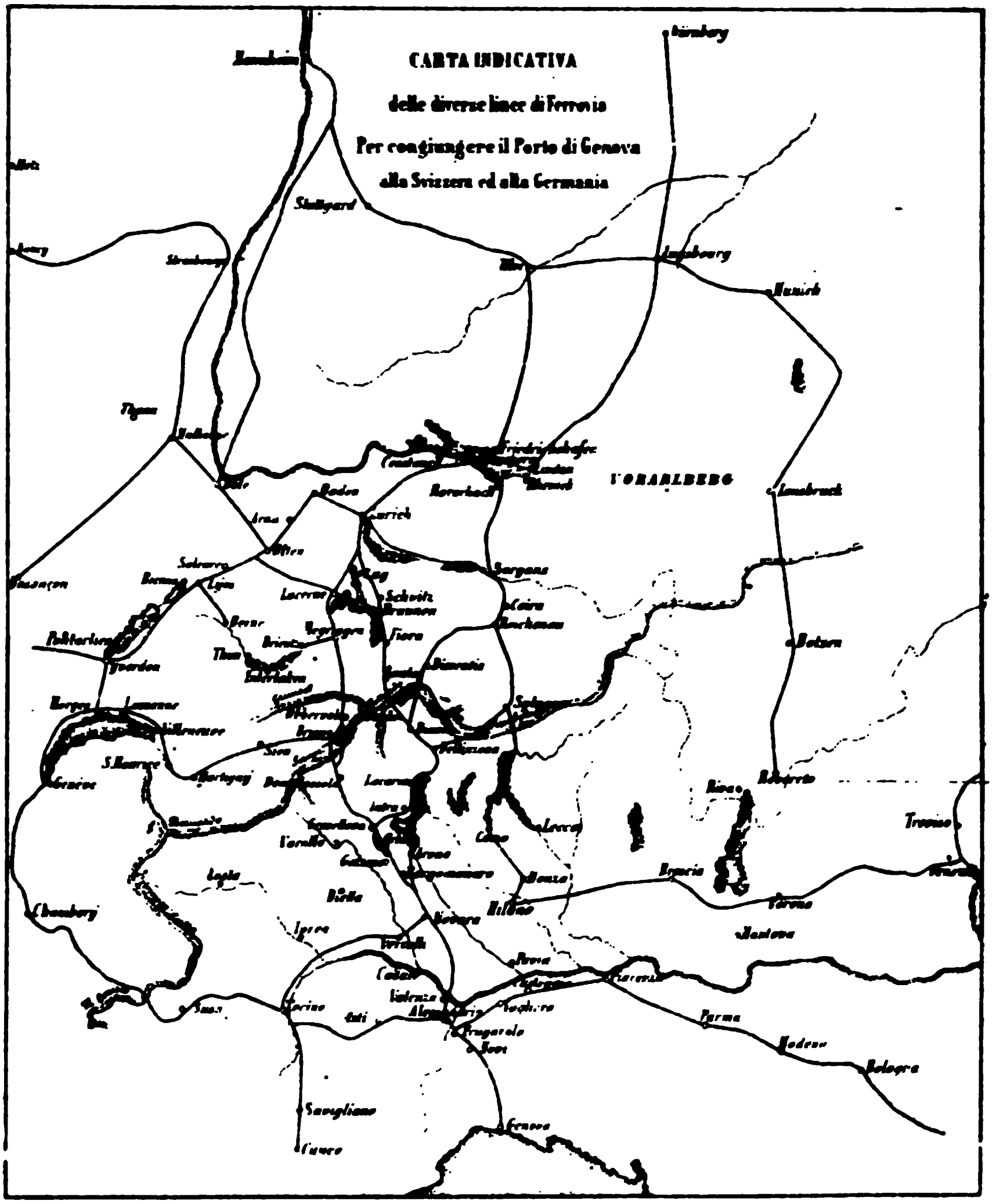
Tabella riassuntiva delle lunghezze approssimative delle diverse linee di ferrovia contemplate nella relazione.

ENOMINAZIONE delle linee	Numero d'ordine	PUNTI ESTREMI DI CIASCUNA LINEA	Lunghezza in chilometri
Moncenisio	I	Da Genova a Romanshorn	815 2
Id.	II	Id. a Basilea	703 9
Grimsel	III	Id. a Romanshorn	485 5
Id.	IV	Id. a Basilea	459 4
San Gottardo	V	Id. a Romanshorn	510 3
Id.	VI	Id. a Basilea	558 »
Luckmanier	VII	Id. a Rorschach	478 4
Id.	VIII	Id. a Basilea	607 4
Splugen	IX	Id. a Rorschach per Pavia	426 6
Id.	X	Id. id. per Vigevano	476 1
Id.	XI	Id. id. per Novara	500 1
Id.	XII	Id. a Basilea per Pavia	555 6
Id.	XIII	Id. id. per Vigevano	565 1
Id.	XIV	Id. id. per Novara	589 1
San Bernardino	XV	Id. a Rorschach	460 5
Id.	XVI	Id. a Basilea	589 5
Moncenisio	XVII	Da Torino a Romanshorn	650 2
Id.	XVIII	Id. a Basilea	538 9
Grimsel	XIX	Id. a Romanshorn	437 8
Id.	XX	Id. a Basilea	411 7
San Gottardo	XXI	Id. a Romanshorn	492 6
Id.	XXII	Id. a Basilea per Zurigo	510 3
Id.	XXIII	Id. id. per Lucerna	473 8
Luckmanier	XXIV	Id. a Rorschach	430 7
Id.	XXV	Id. a Basilea	559 7
San Bernardino	XXVI	Id. a Rorschach	412 8
Id.	XXVII	Id. a Basilea	541 8

DENOMINAZIONE delle linee	Numero d'ordine	PUNTI ESTREMI DI CIASCUNA LINEA	Lunghezza in chilometri
Sempione	XXVIII	Da Genova a Parigi	910 »
Moncenisio	XXIX	Id. id. per Lione	1010 »
Id.	XXX	Id. id. per Ginevra	966 9
Sempione	XXXI	Da Torino id.	862 3
Moncenisio	XXXII	Id. id.	845 »
Id.	XXXIII	Id. id. per Ginevra e Yverdun	801 9
Luckmanier	XXXIV	Da Genova a Mannheim per Ulma.	822 4
Id.	XXXV	Id. id. per Basilea	874 4
Moncenisio	XXXVI	Id. id. id.	970 9
Luckmanier	XXXVII	Da Torino a Mannheim per Ulma	774 7
Id.	XXXVIII	Id. id. per Zurigo e Basilea	826 7
Moncenisio	XXXIX	Id. id.	805 9
—	XL	Da Marsiglia a Ginevra per Lione.	506 »
—	XLI	Id. id. per Valenza e Grenoble. . .	455 »
—	XLII	Da Genova id. pel Moncenisio	453 »
—	XLIII	Da Marsiglia a Mannheim per Dijon e Dôle	974 »
—	XLIV	Id. id. per Châlons s. S. e Dôle . .	929 »
—	XLV	Id. a Basilea id. . .	669 »
—	XLVI	Da Genova ad Augusta pel Luckmanier.	688 4
—	XLVII	Id. id. pel Moncenisio	1057 4
—	XLVIII	Id. a Lipsia pel Luckmanier.	1211 4
—	XLIX	Da Trieste a Rorschach per lo Spluga	807 1
—	L	Id. ad Augusta per il Brenner	820 »
—	LI	Id. a Lipsia per il Sömmering.	1235 »
—	LII	Da Venezia a Rorschach per lo Spluga	596 1
—	LIII	Id. ad Augusta per il Brenner.	609 »
—	LIV	Da Livorno a Rorschach per lo Spluga	683 »
—	LV	Id. ad Augusta per il Brenner.	789 8
—	LVI	Da Susa a Rorschach pel Moncenisio	613 4
—	LVII	Id. id. per il Luckmanier	432 7

A

B


CARTA INDICATIVA
delle diverse linee di Ferrovia
Per congiungere il Porto di Genova
alla Svizzera ed alla Germania
VORARLBERG

V LEGISLATURA — SESSIONE 1853-55.

Convalidamento della elezione

Rieletto l'onorevole Depretis nel Collegio di Broni, fu convalidata la sua elezione nella seduta del 23 dicembre 1853 (Relatore pel III Ufficio l'onorevole Miglietti).

Allorquando il Presidente sta per mettere ai voti l'emendamento proposto dal deputato Mellana, l'onorevole Depretis rivolge a questo le seguenti parole per pregarlo di ritirare l'emendamento:

Siccome io riconosco che l'inserzione di questo emendamento nella legge non farebbe che esprimere una patente contraddizione, imperocchè dopo una sanzione generale con la quale si stabilisce il gran principio dell'abolizione di ogni dazio sui cereali, ne verrebbe un'altra che conserverebbe un dazio sopra una derrata, che è pure un cereale; per questo motivo io invito il mio amico Mellana a ritirare il suo emendamento.

E l'onorevole Mellana, prendendo atto della promessa del Ministero di presentare al più presto una modificazione alla vigente tariffa daziaria sull'avena, ritira il suo emendamento.

Approvato il disegno di legge dalla Camera dei Deputati il 20 gennaio e dal Senato del Regno il 13 febbraio 1854.

(Legge 16 febbraio 1854, n. 1662).

avremmo, per esempio, nel servizio dei trasporti che si fa sulle strade ferrate, una tassa unica per le merci di qualsivoglia valore. Ora ognuno può vedere come questo principio tornerebbe a danno della giustizia, perchè, lo ripeto, sia che si consideri come un servizio, sia che si consideri come un balzello, deve esistervi una proporzione non solo con la fatica che costa a chi la presta, ma con la possibilità che si ha di pagarlo, e la possibilità di pagare in questo caso è rappresentata dal valore della merce. Quindi io mi associo alla Commissione la quale ha appunto cercato, per quanto era possibile, di proporzionare questa tassa al valore della merce.

Mi pare poi che di quanto l'onorevole preopinante voleva semplificare la legge in quanto alla tassa, la voleva altrettanto complicare riguardo alle categorie.

Sicuramente se si volesse andare per il sottile, e in queste tre categorie distinguere le diverse merci secondo la maggiore o minore loro importanza, secondo il maggiore o minor valore che hanno, converrebbe per lo meno fare tante categorie quante ne abbiamo nella tariffa doganale. Ora è evidente che in una cosa di così piccola importanza si potevano fare 2, 3 o 4 categorie; ma non si poteva andar più oltre senza complicare di troppo il servizio e renderlo malagevole od impossibile.

Si ha poi un motivo pratico perchè questa tassa debba essere diversa secondo i casi, ed è che le merci, per esempio, comprese nella prima categoria, quelle che hanno un valore maggiore, ordinariamente costano anche un incomodo maggiore a chi presta il servizio. Egli è evidente che le merci comprese nella prima categoria molte volte sono presentate in piccoli volumi.

Ora il pesare in piccoli volumi, piccoli masse, costa una fatica maggiore di quel che sia pesarne dei grossi; e quindi la tassa deve essere diversa.

L'osservazione però che mi si è presentata, appena ho posto gli occhi sulla tariffa di questa legge, si fu che la Com-

templati nella prima categoria, come gli olii volatili, i sughi vegetali, i generi medicinali, le stoffe; la differenza è grandissima. Egli rassomigliava il pesatore del porto franco di Genova ad un giudice, e diceva che nell'amministrazione della giustizia ci sono le tasse fisse, e tale era da considerarsi questa.

Io accetto il confronto, e osserverò che lo stesso preopinante diceva che le tasse sono anche proporzionali, come nel caso attuale, ed aggiungerò che nell'amministrazione della giustizia ci sono le esenzioni dall'imposta, c'è il beneficio dei poveri, e quando si tratti di un servizio che può essere reso a merci che, sotto un grandissimo volume, hanno un valore relativamente assai piccolo, io credo che la tassa unica in molti casi riescirebbe di un vero e sensibile pregiudizio al commercio ed ai consumatori. Il preopinante sarebbe disposto ad adottare il sistema proporzionale se la tassa fosse di una certa considerazione; ma, io rispondo, la tassa è di considerazione non in sè, ma ragguagliata al valore della merce.

La tassa unica, per esempio, che l'onorevole preopinante vorrebbe stabilire quanto alla terza categoria, che comprende generi che pesano moltissimo e valgono poco in confronto del loro peso, sarebbe una tassa di qualche considerazione.

Ora bisogna ritenere che i pesi della terza categoria possono rilevare a quantità considerevoli se si trattasse, per esempio, di verificare dei carichi.

Io sottoporrò alla Camera un'ipotesi che varrà a spiegare come sia ragionevole il sistema della tassa proporzionale e della divisione in categorie. Io domando alla Camera se sarebbe giusto di stabilire la stessa tassa di peso per una tonnellata di cotone o di carbon fossile e per una tonnellata di seta.

Sarebbe evidentemente assurdo. Quando si stabilisse anche solo la tassa di dieci centesimi per ogni quintale sul carbon fossile, la tassa potrebbe salire, anche ridotta all'ultima ca-

Canone gabellario

Il disegno di legge concernente la diminuzione temporaria del canone gabellario assegnato alle provincie dello Stato colla legge del 2 gennaio 1853, presentato alla Camera il 13 gennaio 1854 dal presidente del Consiglio, ministro delle finanze conte di Cavour, fu esaminato dalla Commissione composta degli onorevoli Gastinelli, Canalis, Moia, Rossi Pietro, Brignone, Girod e Cavallini Gaspare relatore, il quale presentò la relazione il 14 febbraio 1854.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 1° marzo 1854.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BON-COMPAGNI.

Nella discussione generale, in risposta alle osservazioni fatte dall'onorevole conte di Cavour, presidente del Consiglio e ministro delle finanze, sulle circostanze speciali in cui trovavasi la provincia di Bobbio, danneggiata dall'eccessiva gravezza del canone impostole. — Il conte di Cavour era di parere che si dovesse porre a carico della provincia di Voghera siffatta eccedenza, poichè quella di Bobbio aveva avuto comune con essa la ripartizione dell'appalto.

Io INTRATTERÒ brevemente la Camera sopra di un incidente della discussione.

L'onorevole ministro delle finanze, adescato da un progetto di una Commissione, la quale in una legge d'imposta si è dimostrata più assai ministeriale del Ministero, si lasciò indurre ad accettare un progetto, il quale sino dal bel principio della sua attuazione noi vediamo, se non incontrare dovunque un'assoluta impossibilità, incontrare dappertutto infinite difficoltà per essere mandato ad effetto. Obbedendo

provincia; le difficoltà cominciano quando nei diversi comuni si viene a ripartire il canone fra gli esercenti; ora nella provincia di Voghera la legge non può dirsi ancora che abbia cominciato ad essere attuata...

Cavour, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Se ha già pagato...

Depretis. Prevedeva l'obbiezione, ma non mancherò di rispondervi.

Quantunque la quota sia già ripartita fra i comuni, rimane ancora, come diceva, a farsi il riparto fra i contribuenti; ed io posso assicurare la Camera che alcuni fra i comuni della provincia di Voghera, alcuno fra quelli che il Consiglio provinciale ritenne più favorito, nel riparto da lui fatto, quando venne poi a ripartire fra i contribuenti il canone assegnatogli, si incontrarono difficoltà tali che finora non poterono superarsi, e non so come verranno in seguito superate.

Ma il signor ministro dice: io ho una prova di fatto, ed è che la provincia di Voghera ha pagato; ma io gli osserverò che il pagamento non fu fatto già dagli esercenti, bensì dagli esattori, il che è molto diverso.

Quando si dovrà poi far entrare queste somme nelle casse degli esattori facendole uscire dalla borsa degli esercenti, allora vedrà il signor ministro che la provincia di Voghera non avrà ancora pagato che in ben piccola quota; ed io posso per mia parte accertare il ministro che quando dall'intendente si è ordinato agli esattori di versare una parte dei fondi materiali esistenti in cassa a titolo di canone gabellario, gli esattori, pochi casi eccettuati, non avevano ancora riscosso un centesimo dagli esercenti.

Vede adunque il signor ministro che la difficoltà rimane sempre intatta. Ora, io lo ripeto, la questione da risolversi sta in ciò, che la quota d'imposta sia proporzionale alla possibilità di pagare delle singole provincie; ora, per accertare questa possibilità (se vuolsi continuare nel sistema

della legge 2 gennaio) non c'è altro mezzo che una revisione completa della legge sopra altre basi; revisione nella quale io non intendo ora di trattenermi, mentre in una discussione di una legge provvisoria mi basta averne fatto cenno per dimostrare come sarebbe inopportuno ed odioso il dar mano a rettifiche nel senso indicato dal signor ministro.

Ho creduto dover fare queste brevi osservazioni delle quali prego la Camera a volere tenere conto. (*Bene! Bravo!*)

Seduta del 3 marzo 1854.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BON-COMPAGNI.

Approvato l'articolo della Commissione per ridurre del quinto il canone gabellario a cominciare dal 1° gennaio 1854, l'onorevole Robecchi propone un' aggiunta per stabilire che la riduzione del quinto sia applicata anche al semestre 1853. — L'onorevole Depretis vi si associa con queste parole:

Io voglio aggiungere solo un'osservazione a quanto ha detto l'onorevole mio amico il deputato Robecchi, cui pienamente mi associo.

Gli argomenti che il medesimo ha messo in campo per appoggiare il suo emendamento non furono, a mio avviso, validamente combattuti da chi si fece a difendere il progetto del Ministero e della Commissione.

Vi è una ragione per la quale io credo che la Camera non debba esitare ad accettare l'emendamento dell'onorevole Robecchi, e questa ragione si è tutta di pratica applicazione. Io credo che non si faccia un grave sacrificio applicando la riduzione già sancita dalla Camera pel 1854 al secondo semestre del 1853, dirò anzi che io credo che non si faccia sacrificio nessuno, perchè dubito forte se realmente tutto il semestre del 1853 sarà possibile di farlo entrare nelle casse dello Stato.

Io dico che se devono rimanere, come rimarranno senza dubbio, delle quote per l'esazione delle quali il Governo non

avrà mezzi legali, io credo che non si deve esitare ad accettare l'emendamento dell'onorevole Robecchi.

Per me io non ho sentita nessuna ragione un po' solida per combattere questo emendamento. Le cause per cui si dovrebbe far anche per il 1853 la riduzione applicata pel 1854, sono due principalmente: la scarsità del raccolto ed il modo poco ragionevole col quale fu fatto il riparto; ora questi motivi sussistono interamente per il 1853, come ha osservato l'onorevole Robecchi, assai più che pel 1854.

Nè giova il dire che le somme sono entrate nelle casse dello Stato; si è già detto da diversi oratori che il modo col quale queste somme furono incassate non è per nulla legale e regolare. Tali somme furono incassate senza partecipazione e consenso dei municipi. Ed è, a mio avviso, canone incontrastabile che nessun pagamento può essere fatto validamente da un erario comunale a vantaggio di altri, e sia pure di un altro corpo morale, e sia pure lo Stato.

Ma il Ministero diceva: si tratta di una spesa che la legge ha dichiarata obbligatoria; niente di più semplice che il Governo ordini che si versino queste somme nelle casse dello Stato cui sono dovute. Ma io prego il signor ministro d'osservare la legge in tutte le disposizioni; la legge vieta che la tassa sulle gabelle accensate sia riscossa in aggiunta alle contribuzioni dirette; ora domando io: quando i fondi che esistono nelle casse comunali provengono esclusivamente dalle imposte dirette, quando hanno già nei bilanci comunali una destinazione fissa ed obbligatoria, dipendentemente da contratti, come mai, domando io, e con quale ragione il Governo vorrà pretendere d'avere un diritto che queste somme gli siano versate? Ciò ritenuto, egli è evidente che non vi è modo legale per far pagare i comuni pel semestre 1853, nei moltissimi casi dei quali abbiamo sentito parlare, nei quali la tassa è assolutamente incomportabile. Ora questa imcomportabilità della tassa fu dimostrata a tutta evidenza in molti casi; come si riuscirà a far pagare la tassa del 1853?

Il ministro ce l'ha detto questo modo; egli ci diceva che vuole assicurarsi che la tassa sia pagata, e propone un articolo addizionale con cui domanda sia fatta facoltà ai comuni di rimborsarsi del canone che non possono altrimenti percevere dai contribuenti col mezzo di centesimi addizionali sulle contribuzioni dirette. Ora domando io: crede ella la Camera che sia ragionevole, che sia conforme alle regole di una buona amministrazione, ed ai dettami di una sana politica, che si usi di questo mezzo per rimborsarsi del canone di un esercizio già chiuso e finito, e che nei comuni nei quali è dimostrato che non si possono incassare queste somme dai contribuenti, perchè manchi la materia tassabile, si abbiano da tassare i raccolti già consumati e le rendite consunte?

Non rimane altro rimedio. Una volta che la Camera ricusi l'emendamento Robecchi, è costretta ad accettare l'emendamento o l'aggiunta proposta dal ministro che autorizzerà, o meglio costringerà i comuni ad aumentare le contribuzioni dirette non solo per l'anno in corso, ma anche per l'anno precedente.

Io, in verità, non so capire come possa credersi logico, ragionevole e conforme ai principii di una buona amministrazione, che si autorizzino i comuni ad imporre retroattivamente sopra un esercizio già chiuso.

Io stimo quindi che l'emendamento dell'onorevole Robecchi non arrechi verun inconveniente nè detrimento al Tesoro; io credo che alla fine dei conti in non pochi comuni molte quote dovranno di necessità classificarsi fra le somme inesigibili; e perciò io prego la Camera ad ammettere la riduzione del quinto anche pel secondo semestre del 1853.

L'aggiunta proposta dal deputato Robecchi dopo prova e controprova è rigettata.

Il disegno di legge fu poi approvato dalla Camera dei Deputati il 4 marzo 1854. — Voti favorevoli 124, contrari 32. — Adottato dal Senato del Regno l'11 aprile 1854.

(Legge 27 aprile 1854, n. 1701)

Bilancio della marina pel 1854

Questo bilancio presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole presidente del Consiglio, ministro delle finanze conte di Cavour il 27 dicembre 1853, fu esaminato dalla Commissione del bilancio, il cui relatore onorevole Quaglia presentò la relazione alla Camera il 7 marzo 1854.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 16 marzo 1854.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BON-COMPAGNI.

Sulla categoria 8ª relativa al Genio navale:

Io vorrei pregare la Camera di permettermi alcune osservazioni sopra questa categoria.

La Camera, nel discutere e votare il bilancio della marina si è mostrata costantemente, e quasi unanimemente facile a consentire alle opere richieste dal Governo, e fu, secondo me, buon consiglio.

La marina e il suo incremento è per noi attualmente la questione, forse la più vitale e la più grave. Il nostro paese possiede una linea di costa lunghissima, e fa un commercio marittimo della più alta importanza.

Noi abbiamo 3500 navi che solcano tutti i mari, anche i più lontani. Il movimento commerciale va ogni anno maggiormente estendendosi, e gl'interessi più sacri della nazione vi sono ogni giorno più visibilmente impegnati. Aggiungasi che un fatto recente deve imprimere al nostro commercio marittimo un impulso straordinario, sicchè la nostra marina

mercantile deve svilupparsi sopra nuove proporzioni. Questo fatto è l'apertura della strada ferrata, per la quale, quando sia ultimata, Genova diventerà il porto, non solo di tutta l'Italia superiore, ma ben anche della Svizzera e della Germania.

Egli è certo adunque che il nostro commercio piglierà una tale e tanta estensione per cui anche la nostra marina militare dovrà estendersi sopra basi proporzionate. La marina militare non provvede solo agl'interessi politici, ossia alla difesa del paese. Dirò di più, gl'interessi politici del paese non esistono isolatamente, essi sono collegati con l'importanza del commercio e dell'industria, ed aumentandosi questa, ognun vede che devesi conseguentemente aumentare la marina militare, che n'è la difesa e la salvaguardia.

Ora, o signori, un popolo il quale voglia avere una marina militare potente, come un popolo che voglia avere un esercito, deve naturalmente procacciarsi tutti gli stabilimenti, e tutti i mezzi di rifornire il materiale che forma tanta parte di queste forze. Io ho veduto quindi con piacere introdotto nelle scuole di marina l'insegnamento delle costruzioni navali, ma mi ha fatto un senso spiacevole il vedere diminuito il personale del Genio navale, appunto nel momento in cui più se ne sente il bisogno.

Se questa diminuzione procede da ciò che nelle costruzioni navali che occorrono onde mantenere ed accrescere la nostra marina militare, abbiasi tuttora tanto personale che basti, se questo personale, dico, trovasi quindi eccedente, se i quadri che io veggo registrati nel bilancio eccedono il bisogno che ne avrebbe realmente lo Stato, io non avrei osservazioni da fare; ma se per avventura fosse diversamente, come avrei ragione di credere, io troverei conveniente di sottoporre al Ministero ed alla Camera una mia osservazione.

Il Ministero ha già impiegato alcuni ufficiali della marina veneta. Anzichè lasciare posti vacanti, il Ministero potrebbe riempirli utilmente.

tura navale uno studio speciale ed apposito, ed ha poi la pratica del cantiere, cioè la conoscenza precisa dei legnami e dei materiali che si possono adoperare nella costruzione, e di tutte le loro particolarità, di quello che non lo sia un ufficiale di marina, anche distinto, il quale deve applicarsi più specialmente a tanti altri studi gravissimi.

Tanto più io credo che era conveniente di spedire in Inghilterra un ingegnere navale invece di un uffiziale di marina, inquantochè trattandosi di costruire nel nostro cantiere di Genova una fregata affatto simile a quella che si costruiva in Inghilterra, per adempiere ad una siffatta missione, sarebbe stato molto più adattato un ingegnere navale di quello che lo potesse essere un ufficiale di marina, il quale può essere capace quanto si vuole, tuttavia non si può credere così atto all'ufficio cui fu destinato, come lo sarebbe stato un ingegnere navale, inquantochè nel nostro collegio di marina, dal quale probabilmente questo ufficiale è uscito, non davasi prima d'ora istruzione sopra le costruzioni navali.

Faccio queste osservazioni, mosso unicamente dal desiderio da cui, mi pare, è tutta la Camera animata, di vedere prospera la nostra marina mercantile e potente la nostra marina militare.

Alle risposte dell'onorevole ministro della guerra e della marina, Lamarmora, l'onorevole Depretis replica:

Il signor ministro non ha ben compreso il senso delle mie osservazioni. Io faceva un eccitamento al Ministero. Io gli faceva sentire come ci fossero nel nostro paese uomini capaci, di cui avrebbe potuto disporre pel caso in cui il personale attuale, ridotto com'è, non fosse sufficiente come io credo, al bisogno delle nostre costruzioni navali.

Se il Governo può attendere senza pregiudizio della cosa pubblica, fino a che gli allievi inviati in Francia ed in Inghilterra, onde perfezionare o compire i loro studi e la loro educazione, vengano a coprire questi impieghi, io ammetterò che l'osservazione del signor ministro ha un certo peso; ma se realmente i bisogni fossero urgenti, se per provvedere ai medesimi il personale fosse scarso (come io avrei motivo di credere) in questo caso credo sarebbe miglior partito profittare del personale già fatto e capace, profittare di persone che hanno già fatto gli studi, anzichè attendere che questi giovani, ai quali è giustissimo si abbiano dei riguardi, si perfezionino e compiano la loro educazione.

Io non ignorava che questi allievi erano stati inviati all'estero onde educarsi in queste discipline. Ma a questo riguardo io faceva anche un'altra avvertenza, perchè non mi dissimulava che questa obbiezione poteva farsi, io faceva avvertire che la condizione in cui si trova la nostra marina è tale che le permette di svilupparsi sopra basi più larghe; ed in questo caso è chiaro che anche il personale del Genio navale dovrebbe essere aumentato, e per tal modo anche i giovani allievi avrebbero aperta la loro carriera.

Io ignorava poi che il signor ministro avesse inviato un ingegnere navale ad accompagnare l'ufficiale di marina in Inghilterra. In questa parte veggo che il signor ministro è entrato nelle mie idee. Del resto, sapeva benissimo che, dovendosi costrurre un bastimento, se ne dovevano prima conoscere i piani, e che questi piani dovevano essere approvati.

A me basta aver fatte queste osservazioni alle quali io non ho altro da aggiungere.

La categoria 8ª è approvata.

Alla categoria 11ª — *Regia scuola di marina* — portante la cifra di 40,714 lire, l'onorevole Mellana domandava all'onorevole ministro Lamarmora di presentare una legge organica per questa scuola allo scopo di diminuirne la spesa. — L'onorevole Depretis così parla dopo la risposta dell'onorevole ministro:

L'OSSERVAZIONE fatta dall'onorevole mio amico Mellana è, a mio avviso, giustissima. Io pure credo che deve fare un certo senso il vedere una spesa così grave per l'educazione di soli quaranta allievi; e stimo che il Ministero renderebbe un vero servizio al paese, e risolverebbe nello stesso tempo le obbiezioni dell'onorevole Mellana, se, occupandosi del piano organico del collegio di marina, vorrà pensare a dare a questo stabilimento una maggior estensione.

Ieri si è già toccato un argomento che si collega con questo; fu proposto di ammettere alle scuole di marina gli esterni; io non voglio rientrare in questa questione, ma dico che la nostra marina, seguitando le fasi del nostro commercio, ha bisogno d'essere aumentata, e quindi il collegio di marina deve essere fatto capace d'un numero maggiore di allievi.

Spiegherò brevemente la mia idea.

Ho già detto come io credo che la nostra marina non corrisponda all'importanza del nostro commercio, e tanto meno all'importanza di quel commercio, che in seguito all'aprimento delle ferrovie verrà indubbiamente a svilupparsi.

Sarebbe facile con altri argomenti provare che il nostro collegio di marina non corrisponde allo scopo pel quale è destinato. Noi non abbiamo ufficiali in numero sufficiente alle nostre forze navali; almeno è mia opinione che i quadri dei nostri ufficiali siano piuttosto scarsi che abbondanti.

Infatti il signor ministro, se l'ho bene inteso, nella stessa tornata di ieri diceva che occorreva alcune volte di togliere

vorrei domandargli se, nel piano d'insegnamento adottato nel collegio di marina, ci sia anche l'insegnamento del diritto marittimo. Io credo che non sarebbe inutile per un ufficiale di marina il quale si trova in contatto con tutte le nazioni del mondo, di essere erudito anche in questa materia, e quando non ci fosse, io penso che sarebbe convenientissimo d'introdurlo nel nostro collegio di marina.

Dopo le risposte dell'onorevole ministro delle finanze e dell'onorevole relatore, l'onorevole Depretis riprende:

Io osservava come credessi che il numero degli allievi del nostro collegio di marina non fosse corrispondente alla forza attuale della nostra squadra. Io non insisteva su questo argomento, e, senza abbandonarlo, ne adduceva un altro, desunto dalla maggiore estensione probabile della nostra marina mercantile.

I ragionamenti del signor ministro non mi rimuovono dalla mia opinione.

Per indurmi a consentire con lui bisognerebbe che il signor ministro mi sapesse dire quanto tempo una guardia marina rimane in servizio prima di essere promosso ufficiale; quando nel giro ordinario delle promozioni mi fosse dimostrato che gli aspiranti, prima d'essere promossi, rimangono nel loro grado un tempo sufficiente in servizio per acquistare le cognizioni pratiche necessarie, la mia obbiezione cadrebbe da sè, perchè non ha altro scopo che di far sì che si possano avere buoni ufficiali di marina, i quali aggiungano la pratica del mare e del servizio sui vascelli all'istruzione tecnica che ricevono nel collegio. Del resto è per me di tutta evidenza la necessità di promuovere lo sviluppo della nostra marineria militare; basta, lo ripeto, per esserne convinti, pensare allo ingrandimento indubita-

bile del nostro commercio marittimo una volta che il porto di Genova sia per mezzo delle ferrovie congiunto ai grandi mercati d'oltre Alpi; in tal caso la nostra marina da guerra sarebbe evidentemente di gran lunga inferiore al bisogno.

Non mi persuade nemmeno l'obbiezione fattami dal signor ministro circa la utilità di istrurre gli allievi della marina nel diritto marittimo. Il signor ministro diceva che quando si vogliono insegnar troppe cose si finisce per dare una tintura superficiale di tutto senza dare un sodo insegnamento su nulla.

Ma io domando: i nostri ufficiali di marina i quali debbono, in tempo di pace, avere per principalissimo incarico di proteggere il nostro commercio marittimo in tutte le parti del mondo, non sarà utile che siano istrutti sul diritto marittimo? Io non credo che possa dubitarsene. E credo poi che una tale istruzione non sia nè difficile, nè tale da sopraccaricare di soverchio la mente degli allievi. Senza fare quindi una mozione precisa, persisto nella mia opinione poichè non mi è stato addotto argomento valido per dissuadermene.

La categoria 11 è approvata e si approvano in seguito tutte le categorie del bilancio.

Bilancio dei lavori pubblici per il 1854

Esaminato dalla Commissione generale del bilancio, fu presentata la relazione alla Camera dall'onorevole Torelli il 16 marzo 1854.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 30 marzo 1854.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BON-COMPAGNI.

Sopra la mozione d'ordine sollevata dall'onorevole Paleocapa, ministro dei lavori pubblici, perchè l'onorevole Sauli nella discussione generale si addentrava a parlare delle singole categorie:

Io osserverò semplicemente alla Camera che se il signor ministro, usurpando le veci del presidente, non avesse interrotto il discorso dell'onorevole Sauli, questi avrebbe a quest'ora finito il suo discorso, e l'onorevole ministro avrebbe potuto benissimo, qualora l'onorevole Sauli si fosse limitato a questioni particolari, rispondergli che si riservava di dare le chieste spiegazioni quando si fossero discusse le relative categorie.

Io ho sempre veduto che tutte le volte che in una discussione generale si è fatta una mozione d'ordine e si è voluto limitare la parola e circoscrivere il tema ad un oratore non si è fatto altro che perdere il tempo senza vantaggio veruno per la discussione.

È, se non impossibile, sempre difficilissimo lo assegnare i limiti precisi entro i quali si deve tenere un oratore. L'onorevole Sauli può essere che si sia diffuso in questioni che

questo bilancio che discutiamo tutte le categorie o le spese che nell'altr'anno si erano proposte; non ho detto il numero preciso delle categorie, ho solamente fatto notare in generale la tendenza del Governo a riunire diverse e molte categorie in una sola, e nel caso speciale ho citato il fatto preciso di avere riunite quattordici categorie in una.

Io quindi persisto nella mia proposta, che cioè si debba suddividere questa categoria settima com'era suddivisa nei bilanci precedenti, e, se mai la Camera credesse di non poter statuire immediatamente, io faccio la subordinata proposta di rimandarla per questa suddivisione alla Commissione.

Dopo le risposte degli onorevoli ministri Cavour e Paleocapa, il seguito di questa discussione vien rimandato a domani.

Seduta del 31 marzo 1854.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BON-COMPAGNI.

L'onorevole Depretis riprende a parlare sulla categoria 7ª:

Io veramente aveva chiesto ieri la parola per rispondere ad alcune osservazioni fattemi dall'onorevole ministro delle finanze e dal ministro dei lavori pubblici...

(*In questo punto entra il ministro dei lavori pubblici.*)

... Stava per dire che mi rincresceva di dover parlare ad assenti, ma poichè in questo momento è entrato il ministro dei lavori pubblici, esporrò brevemente alcune osservazioni sulla controversia agitatasi ieri.

Per far meglio palese il mio concetto, ho bisogno di ritornare brevissimamente sopra alcune cose intorno alle quali ho già intrattenuta la Camera.

Io diceva che il sistema di accumulare in una sola diverse categorie porta con sè molti e gravi inconvenienti, e fra questi io citava quello di essere condotti inevitabilmente

nistrazione, di una questione di metodo, se si vuole, ma tale che influisce non solo sugli interessi materiali delle finanze, ma sulla vera e sincera applicazione degli ordini parlamentari.

La libertà d'azione che tante volte si reclama, questa libertà di agire che è il solito argomento che si mette in campo da coloro i quali non amano solo la libertà di agire, ma molto più la libertà di agire a loro talento, qualche volta a loro capriccio, e talora anche da coloro che vogliono la libertà di reagire, questo argomento non mi rimove, anzi mi conferma nel mio proposito.

La Camera mi dispenserà di addurre esempi storici e recenti, avvenuti in un paese vicino a cui io alludeva ieri, i quali dimostrano completamente la verità della mia asserzione.

Del resto, ad un ultimo argomento messo in campo dal signor ministro dei lavori pubblici, il quale mostravasi desolato pel caso in cui avesse dovuto provvedere a una spesa urgente nei giorni in cui la Camera fosse o prorogata o chiusa, risponde completamente la disposizione della legge a cui certo il signor ministro non ha avvertito. Infatti l'articolo 23 della legge dice: « Nell'intervallo tra le Sessioni del Parlamento, occorrendo casi di necessità o di urgenza, gli assegnamenti di fondi potranno venire autorizzati in via provvisoria per decreto reale, » quindi la legge stessa stabilisce negli alinea successivi che questi decreti reali verranno con un solo progetto di legge presentati al Parlamento alla sua riapertura perchè siano per legge approvati.

Ma rimane a risolvere un'obbiezione pratica, che si fa alla mia proposta. Alcuni sostengono che il dividere una categoria per formarne più d'una, quando un esercizio è già cominciato, e nel caso concreto il suddividere quest'unica categoria nelle molte in cui suddividevasi negli anni antecedenti, possa arrecare uno sconcerto grave all'andamento della nostra contabilità.

stato pregiudicato di un esercizio cominciato, in tal caso io credo che il ministro si sarebbe attenuto ad un miglior consiglio se avesse conservato anche la forma del bilancio precedente.

Per queste ragioni io persisto nella mia proposta, e spero che la Camera vorrà approvarla, per non dipartirsi da un principio il quale, per quanto riguarda la forma, è fecondo di gravissime conseguenze anche per la sostanza dei bilanci.

Dopo la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, Paleocapa, l'onorevole relatore Torelli propone un ordine del giorno per invitare il ministro a non fare storni su questa categoria durante l'esercizio 1854. — E l'onorevole Depretis replica:

Da ora innanzi, quando sentirò che si vuole affrettare lo scioglimento di una discussione, avrò ragione di credere che invece se ne apparecchi una lunghissima. (*Movimento*) Io non l'allungherò maggiormente; e farò una sola osservazione sulla questione ultimamente trattata, che dirò questione di fatti.

Vi furono molte argomentazioni generiche colle quali si è voluto provare che la contabilità verrebbe dalla mia proposta sconcertata, ma realmente non si è provato che, votando sin d'ora la separazione delle categorie, come io la proponeva, questi sconcerti siano gravi ed inevitabili. Ma pure vi sarebbe un mezzo di provarli, quello cioè di esaminare i mandati spediti e i pagamenti ordinati, di confrontarli coi diversi articoli e colle diverse categorie che verrebbero ricostituite.

Si dice che la parola del signor ministro delle finanze è abbastanza autorevole perchè la Camera possa ad essa affidarsi. Ma, se il signor ministro delle finanze è tanto sicuro che esistano questi sconcerti, gli debb'essere sommamente facile il dimostrarli.

pubblico, il personale del Genio destinato al servizio di costruzione delle strade ferrate e la spesa relativa diminuirà.

Ora domando io se questa proposta conduca ad una vera riduzione di spese; questa proposta si risolve in ciò che il personale primitivamente istituito per la costruzione della ferrovia non sarà diminuito se non in quanto avranno luogo nuove vacanze o nel corpo del Genio civile o nel servizio ordinario, ossia nell'esercizio della strada ferrata.

La diminuzione quindi sarà pur sempre in iscapito del bilancio dello Stato; vi sarà, è vero, qualche tardo e piccolo sollievo su questo bilancio, ma sarà aumentato d'altrettanto o poco meno il fondo delle pensioni, ossia il debito vitalizio dello Stato.

Questo è il sistema del signor ministro, ed io chieggo alla Camera se possa adottarsi.

Invece, qual era il partito a cui ha creduto di appigliarsi la Commissione? La Commissione ha ravvisato prossima al compimento la linea delle strade ferrate, e questo fatto è uno di quegli avvenimenti di cui abbiamo altri esempi nell'amministrazione dello Stato, che portano di loro natura la soppressione dell'impiego.

Noi abbiamo votato una legge per la quale furono abolite le aziende. Ebbene, questa legge ha creato una necessità in forza della quale una parte del personale delle aziende rimaneva senza impiego. Forsechè il ministro di finanze poteva pretendere che la Camera conservasse gli stipendi integralmente a tutti gli impiegati delle aziende sinchè nelle diverse amministrazioni sopravvenissero delle vacanze, ed ai posti vacanti si potessero nominare le persone rimaste fuori pianta? Una simile proposta non potrebbe difendersi, e questa è appunto, nè più nè meno, quella che ci fa ora l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici. A fronte di ciò la Commissione ha discussa la questione, ed ha creduto di poter fare una economia maggiore di quella che ci si propone dall'onorevole ministro.

Del resto non bisogna dimenticare che una gran parte di questi abili impiegati venne già applicata dal Ministero ai vari servizi ordinari.

Nè bisogna che il ministro ci venga a dire che in tal guisa si scoraggia il corpo degli ingegneri; questo, lo ripeto, è un avvenimento previsto e non vi si può provvedere altrimenti che con le regole ordinarie di amministrazione.

D'altra parte però il signor ministro deve pensare ad un altro sconforto che potrebbe nascere dal suo sistema. Se noi troveremo il Governo riluttante alla diminuzione delle spese, riluttante alle più ragionevoli economie, io credo che lo sconforto che il signor ministro vuole risparmiare agli ingegneri applicati alle strade ferrate entrerà invece nella nazione a danno gravissimo del sistema parlamentare.

Dopo le parole degli onorevoli Colli e Brunati in difesa della proposta del Ministero:

Le osservazioni testè fatte dagli onorevoli Colli e Brunati sulle necessità del servizio furono esposte anche in seno della Commissione generale del bilancio, e furono maturamente discusse. Tuttavia la Commissione si è convinta che alle necessità del servizio si provvedeva abbastanza, malgrado le riduzioni fatte dalla Commissione, con la somma che rimaneva iscritta nel bilancio. Ma io addurrò un altro argomento.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici non ha negato la possibilità di questa riduzione. Ora nessuno meglio di lui deve conoscere la necessità del servizio; se questa riduzione fosse realmente pregiudizievole all'interesse pubblico, egli non ne avrebbe ammessa la possibilità; ma al contrario egli stesso lasciò sperare che avrebbe fors'anche

dei recapiti necessari onde potesse la Camera prenderne piena cognizione. Quando si vota un bilancio dei lavori pubblici non si votano delle cifre, si votano dei lavori, e per votare dei lavori bisogna conoscerli, onde poterne apprezzare l'importanza, l'utilità e la necessità.

Io mi limito a fare questo eccitamento al signor ministro dei lavori pubblici, non dubitando che egli vorrà, innanzi che venga in esame il prossimo bilancio, presentare i piani relativi alle diverse grandiose opere pubbliche progettate nel suo dicastero.

È poi approvata dalla Camera questa categoria nella somma proposta dalla Commissione.

III Legislatura - Sessione 1849.

IV Legislatura - Sessione 1849-1850.

IV Legislatura - Sessione 1850-52.

NOMI RICORDATI IN QUESTO VOLUME